S.A. LUBRIFICANTI

E. FOLTZER GENOVA

AGENZIE e DEPOSITI: Ancona - Bari - Bengasi - Biella - Bologna - Brescia - Cagliari - Catania - Catanzaro - Ferrara - Firenze - Forlì - Isolaliri - Livorno - Macerata - Milano - Napoli - Oleggio - Omegna - Palermo - Pisa - Padova - Reggio Emilia - Reggio Calabria - Roma - Venezia - Torino - Trento - Trieste - Tripoli.

CUSCINETTI
A
SFERE
SFERE DI ACCIAIO
OGGETTI DI OTTONE
STAMPATO-MECCANICA
DI PRECISIONE----
OFFICINE
DI
VILLAR-PEROSA
AMMINISTR.NE VILLAR-PEROSA (PINEROLO)

INSTALLAZIONE TIPICA DI UN GRUPPO
GENERATORE WESTINGHOUSE E-30

MATERIALE PER LA CAPOTE DELL'AUTOMOBILE

SOLI FABBRICANTI

F. S. CARR COMPANY

DETROIT, MICH. - **BOSTON** - FRAMINGHAM, MASS.
NEW-YORK - ATLANTA - ST. LOUIS

"Il NEVERLEEK è il tessuto da capote adottato per le automobili di gran classe".
L'incomparabile vettura

LAMBDA

ultima creazione delle OFFICINE LANCIA è pure elegantemente equipaggiata con la capote di NEVERLEEK.

Il marchio di fabbrica "NEVERLEEK" che garantisce al compratore l'autenticità del prodotto è distintamente impresso a colore oro antico ogni due Yards nella parte interna del tessuto

PAOLO CASALOTTO

AGENTE GENERALE PER L'ITALIA
TORINO
VIA PRINCIPI D'ACAIA, 20 - TELEFONO AUT. 42-974
INDIRIZZO TELEGRAFICO "CARCOCLOTH" - TORINO

BERRY BROTHERS, Inc.

CASA FONDATA NEL 1856

DETROIT, Michigan U. S. A.

LA PIÙ GRANDE E PIÙ COMPLETA FABBRICA DI VERNICI E COLORI DEL MONDO

Produzione giornaliera 60 mila chilogrammi.
Vernici pronte nei depositi circa 5 milioni di litri.
Vernici e colori e prodotti speciali per la verniciatura di lusso ed in serie delle carrozzerie d'automobili.
Vernici speciali a fuoco, nere e colorate.
Vernici per elettricità, per materiale ferroviario e per ogni industria.

MAURIZIO CASALOTTO

AGENTE GENERALE PER L'ITALIA, SVIZZERA, SPAGNA E ORIENTE EUROPEO
GALLERIA NAZIONALE - **TORINO** - TELEFONO 57-14

Automobilisti!

La SOCIETÀ AN. ITALIANA DI ASSICURAZIONE CONTRO GLI INFORTUNI

SEDE IN **MILANO** - PIAZZA CORDUSIO, 2 - TELEFONI 10-34, 12-420, 11-45, 10-184 (Centralino)

Capitale sociale L. 12.000.000 interamente versato - Fondi di Garanzia al 31-12-1922 L. 64.303.026,58

vi raccomanda di assicurare le vostre vetture contro i

DANNI O ROTTURE ACCIDENTALI

Alla fine del 1922 essa aveva liquidato **400** sinistri così ripartiti

per Urti contro alberi, paracarri e simili	N.	66	sinistri per L.	42.040,—
» Scontri ed investimenti in genere	»	223	» »	150.745,—
» Slittamenti	»	25	» »	15.360,—
» Ribaltamenti	»	30	» »	39.015,—
» Cattivo stato delle strade	»	28	» »	21.475,—
» Scoppio di pneumatici	»	9	» »	22.060,—
» Lancio di sassi	»	13	» »	1.205,—
» Negligenza dello chauffeur	»	6	» »	1.385,—

RIVOLGETEVI IN TUTTO IL REGNO ALLE AGENZIE DELLE **ASSICURAZIONI GENERALI DI VENEZIA**

L'ANONIMA INFORTUNI è particolarmente raccomandata dal T. C. I. col quale ha accordi speciali a favore dei Soci.

DANNI PAGATI DALLA FONDAZIONE DELLA SOCIETÀ: L. 142.912.615,02

SOCIETÀ ANONIMA

PURICELLI

STRADE E CAVE

MILANO

VIA MONFORTE, 44

ROMA

PIAZZA VENEZIA, A

PALERMO

PIAZZA OLIVUZZA, 3

Pavimentazioni di ogni tipo, in asfalto compresso, a blocchetti di legno, in agglomerati di cemento - Lastricati - Macadam semplice e catramato, Tarmacadam, Asfaltmacadam - Catramature - Asfalti colati.

Miniere, Cave e Cantieri propri Rocce asfaltiche, polvere e mastice di asfalto, mattonelle di asfalto compresso, blocchetti di legno injettati, pietrisco, ghiaia, lastricati, materiali per manti stradali.

Macchine stradali Compressori, frantoi, spazzatrici, inaffiatrici, carribotte, sfangatrici, scarificatori, ecc.

Qualsiasi lavoro, qualsiasi fornitura inerente alla strada

ANNO XXIX. Sommario del Fascicolo di Settembre N. 9

Direzione: Dott. Giovanni Bognetti, Vice Presidente del T.C.I. Delegato alla Rivista - Redattori Capi: Dott. Attilio Gerelli; Dott. Luigi Rusca

NON SI RESTITUISCONO I MANOSCRITTI E LE FOTOGRAFIE

Anno XXIX - N. 9 | Settembre 1923

Abbonamenti per il 1923: L. 1,80 al fascicolo (Estero L. 2,60)

Abbonamenti per il 1924: Soci .... L. 12,10 (Estero L. 20,10)
non Soci L 18,10 (Estero L. 26,10) } *Tale prezzo vale fino al 15 novembre 1923; dopo verrà aumentato.*

Associazione al T. C. I. — *Soci Annuali:* L. 10,10 (Estero L. 15,10) più L. 2 di tassa d'ingresso; *Soci Quinquennali:* L. 50,10 (Estero L. 75,10) più L. 2 di tassa d'ingresso; *Soci Vitalizi:* L. 150,20 (Estero lire 250,10); *Soci Vitalizi fondatori della Sede:* L. 250,20 (Estero L. 350,20).

DIVAGAZIONI

Se le esigenze tipografiche non imponessero titoli brevi, vorrei intitolare queste pagine: « divagazioni su di una preparazione ». Titolo brutto ma preciso. Ho compiuto nello scorso giugno uno dei soliti viaggi di scandaglio in proseguimento della *Guida d'Italia* del T. C. I., che si avvia col preciso ritmo stabilitole verso il non lontanissimo termine ed è questo viaggio che mi suggerisce qualche divagazione.

Il programma era questa volta soltanto in piccola porzione laziale e nella sua maggior parte « abruzzese ». Di questo solo mi occuperò qui.

Alle più recenti reclute del Sodalizio dirò quanto i vecchi Soci già sanno: quest'una tra le tante preparazioni della *Guida* consiste nel percorrere in auto, con un segretario cui detto le mie impressioni, press'a poco tutte le strade di una regione per notarne man mano, con la visione immediata, equilibrata, confrontatrice, le caratteristiche paesistiche e panoramiche. Ne risulta una rapida cinematografia descrittiva da cui si può ricavare un sintetico giudizio dell'interesse di ciascun itinerario. Ciò permette sicuri quanto preziosi consigli di scelta al turista che poi userà della *Guida*.

Questo metodo originale e nuovo fu da me attuato per i dieci volumi finora pubblicati della *Guida*. Così feci anche per l'undecimo in corso di lavoro. Così ora l'ho avviato per la regione abruzzese, che sarà contenuta nel duodecimo.

Le strade.

La rete che ho percorsa nel giugno è quella schematicamente indicata con linee nere piene nello schizzo a pag. 953. Sono circa 3.000 km. press'a poco tutti di montagna o di collina, che si collegano con l'altra rete, pure figurata nello schizzo in linee

Il colosso dei monti d'Abruzzo, il *Corno Grande*, m. 2914, cima massima del Gruppo del Gran Sasso d'Italia, visto dalla base del nevaio del Calderone.

punteggiate, la quale fa parte di un escursione precedente (1).

Nelle strade d'Abruzzo è generalmente lodevole l'ottimo tracciato con livellette moderate e costanti, che permettono quasi dappertutto di mantenere in terza velocità le ordinarie macchine da turismo e non esigono assolutamente mai la prima.

A differenza di tante strade laziali del versante Tirreno intorno al gruppo dei vulcani Cimini, Sabatini e Albani, che sulle loro tondeggianti propaggini a ventaglio vanno su e giù improvvisamente nei profondi spacchi dei tufi; a differenza delle altre strade laziali più vecchie — per esempio la grande « strada papale » che passa da Radicofani — ricavate spesso con poco criterio tecnico nella parte montuosa; a differenza ancor più di tante e tante secondarie toscane, che valicano a gradini erti e faticosi, senza studio nè accorgimenti, le più vive pendici, le strade abruzzesi — paragonabili in questo alle sarde — costruite generalmente dopo la costituzione del Regno d'Italia con un razionale tecnicismo, sono se non l'ideale automobilistico, [illegible] meno già un complesso molto sod[illegible]

[illegible] difetto per la trazione meccanica [illegible] sa delle brevi [illegible] endenti a valle dai [illegible] to diminuire che con un gran numero di trincee e di ponti. Ma le curve hanno raggi tali da eliminare ogni pericolo di slittamento ed anche da non affaticare molto chi tiene il volante.

Fanno eccezione al buon tracciamento generale alcune delle principali arterie, appunto perchè sono le più vecchie. E come — ad esempio — il peggiore tracciato tridentino è quello della grande comunicazione di fondovalle dell'Adige e dell'Isarco (dopo guerra quella di Val d'Adige fu da noi gradatamente molto migliorata); così anche in Abruzzo le strade peggiori sono le vecchie borboniche: tipica la Pescara-Sulmona, nel tratto prima della Gola di Popoli, ove potrebbe essere piana come la ferrovia, mentre presenta pendenze e contropendenze notevoli.

Ma la generalità dei valichi di qualche importanza ha tracciati fatti apposta per vincere le altitudini col minimo sforzo. Forca Caruso (563 metri di dislivello da Castelvecchio); la strada di Rocca di Cambio (663 m. dal Ponte sull'Aterno); il Valico fra Tornimparte e Fiamignano (686 m. da Ponte S. Giovanni); la Sella di Corno (540 m. da Borgo Velino); la Forca di Penne (550 m. dal piano sotto Capestrano); il Passo delle Capannelle (1037 m. da Montorio al Vomano); il Passo di Monte Bove (392 m. da Tagliacozzo), per non dire che di alcune strade principali — ma così è pure di un'infinità

(1) [illegible] pag. 755.

Esempio degli altipiani così frequenti in Abruzzo: Campo Imperatore, a circa 1600 m. ai piedi del Monte Camicia.

di altre — sono affatto prive di contropendenze e mantengono livellette moderate uniformi.

Le strade sono anche in generale oltre che ben tracciate buone o buonissime, favorite anche dalla natura del terreno e dallo scarso carreggio. Certo vi sono eccezioni, ma non numerose: la litoranea adriatica che è mediocre; le vie nei dintorni di Castellammare, cattive e polverosissime; quelle del circuito del Fucino cattive e fangose.

⁂

Un piccolo inconveniente, ma tanto pittoresco, che costituisce anzi un piacevole freno alla velocità, sebbene giunga molto spesso a causare vere soste, è, nei mesi di maggio-giugno e di settembre-ottobre, l'incontro delle gregge transumanti dalle Puglie e dal basso Lazio, agli alti pascoli abruzzesi e viceversa.

Non dappertutto esistono i tratturi; in più luoghi le strade usurpano la sede stessa dei tratturi: in questi casi l'emigrazione delle gregge si fa sulle strade ed allora per chi vuole andar presto son dolori! Le gregge di pecore, con qualche scarso accompagnamento di capre, son divise in *morre* (gruppi) di 500, che camminano a distanza di 200-300 metri, ogni *morra* guardata e tenuta ben serrata da una diecina di magri mastini dal lungo pelo e da pochi pastori. In coda all'ultima *morra* viene una dozzina di muli ed asini carichi dei paletti e delle reti per l'addiaccio, degli utensili di cucina, delle caldaie per il formaggio, del materiale di campeggio. Insieme viaggia anche qualche dozzina di cavalli con puledrini e tutta la carovana, come si comprende, è un bell'ingombro. Mi è accaduto di incontrare fino a cinque di queste ostruzioni in una sola giornata: complessivamente non meno di una dozzina di mille pecore. Bisogna guardare con l'occhio ammirativo di Segantini (fig. a pag. 947) ed esclamare: pazienza!

Il trionfo dell' auto pubblica.

Queste strade hanno permesso uno sviluppo magnifico dei servizi pubblici d'auto, coi quali si può ormai con una relativa comodità arrivare in Abruzzo dappertutto. Vi sono infatti 2818 km. di linee servite.

Il materiale è buonissimo, quasi tutto F.I.A.T. o S.P.A., del solito tipo degli autobus da 30 posti, con qualche felice deviazione però in alcuni luoghi verso carrozze più piccole e più comode. Ad ogni modo i viaggiatori — a differenza di altri luoghi — non vengono, di regola, stipati anche più di quanto permetta lo sfruttamento completo degli spazi.

Vi sono parecchie centralizzazioni di servizi importanti, come la « S. A. Aquila » di Aquila; la « S. A. Abruzzo » di Teramo; la « S. A. Majella » di Chieti ed altre, che posseggono importanti *garages* con diecine di vetture e buone officine. Purtroppo queste

[illegible] del [illegible] castello di Celano, che [illegible] del 1915. — *In basso:* La pau-[illegible], presso Anversa, il [illegible] iccola sotto il moggio ».

[illegible] sofferenti, come [illegible] dei gravami [illegible] primo luogo quel-lo sulla benzina. Si può immaginare quale sviluppo ancor più largo avrebbero i servizi se fossero meno premuti (1).

Le auto pubbliche vanno in Abruzzo davvero dappertutto. L'alpinista che vuol fare ascensioni nella catena del Gran Sasso è portato da questi servizi ai classici punti di partenza: a Isola del Gran Sasso, ad Assergi, a Castel del Monte, ad Arsita e quasi a Pietracamela. Nello stesso modo è facilitata la penetrazione nei Monti Reatini, nei Carseolani, nella Catena del Velino, in quella del Sirente, nelle Montagne del Morrone, nella Majella.

Vi sono servizi così arditi che, a prima vista, appaiono perfino incomprensibili: ad esempio da Teramo pel comune sparso di Rocca S. Maria. L'auto sale fino ai 1000 m. in una valle solitaria, fin sotto l'immenso Bosco Martese e si arresta sulla montagna deserta in un punto ove nè una casa nè un ricovero qualsiasi. Là termina la strada e s'irradiano delle mulattiere. Per dove? Chi lo sa! Ma dall'autobus, a quest'ultimo arresto, ove per caso mi trovai con la mia vettura, vidi scendere sulla piazzuola terminale alcuni contadini che si caricarono di involti e di sacchi, un impiegato di uno di quei comunelli, un maestro, un ingegnere con un uomo che portava degli strumenti. Ciascuno si avviò per proprio conto a piedi, qualcuno con un mulo che aspettava, verso la valle, verso un colletto, verso il bosco. Dopo un momento erano diventati tutti invisibili, atomi sperduti nell'immensità del paesaggio, assorbiti nell'insieme come mosche in un campo.

E neppure mancano, specie lungo il litorale, noleggiatori d'auto con belle vetture a ragionevoli prezzi. Qualcuno fa anche di tanto in tanto, con torpedoni di lusso, spedizioni collettive per visite turistiche a tariffe modeste.

Gli automobilisti.

Gli automobilisti avrebbero dunque a disposizione un paese meraviglioso, con delle

---

(1) Per lo sgravio della benzina il Touring credeva proprio di avere col Ministro De Stefani, raggiunto e vinto il punto critico, ma all'ultimo momento vi fu un ritorno fiscale. L'ultima parola però non è ancor detta. Noi speriamo che quella stessa decisione improvvisa e insperata di sgravio che fu da lui saggiamente presa dopo un primo tempo di perdute speranze per la tassa di successione, possa avvenire anche per quella di vendita della benzina. Vedi anche sullo stesso argomento a pag. 989 di questa *Rivista*.

strade quasi ideali... Ma di automobilisti intendo dire turisti — non ce ne sono. È spiacevole, ma è così. Si fanno centinaia di chilometri senza incontrarne uno.

Come mai?

Purtroppo la coltura turistica e il gusto che ne deriva è ancora da creare per l'automobilista-maggioranza. Ne conosco più d'uno che avrà fatto in vita sua almeno una mezza dozzina di volte il giro Milano-Piccolo S. Bernardo-Cenisio-Milano. Non sono pochi chilometri ed anche bellissimi, ma... *toujours perdrix!* Ne conosco parecchi altri abbonati al Furlo. Ah, il Furlo! dicono sempre, e restano a bocca aperta. Ed è vero: è un gran bello spacco di montagna. Ma che proprio sia l'unico?

Questa gente rappresenta, nel moto, l'immobilità: soprattutto l'immobilità intellettuale.

Lessi un tempo nell'*Emilio,* in quello stile patriarcale che permise al filosofo ginevrino di buttar là placidamente tanti paradossi: « Il contadino ritorna ogni sera a casa dai campi lontani e fa così un numero indefinito di miglia come un esploratore. Unica differenza: questo invece di ritornare indietro continua ad andare avanti ed in tal modo compie il giro del mondo ». Presso a poco vi è qui la psicologia dell'automobilista-maggioranza, che è così scarso di coltura turistica (sia detto non sommessamente ma ad alta voce; chi batte ama), che è privo di iniziativa e che, in fondo, non ha ancora capito la sua bella macchina. La quale ha una specialità meccanica stupenda: quella di camminare senza stancarsi mai e, come l'esploratore, potrebbe fare il giro del mondo, se l'automobilista-maggioranza avesse un po' d'anima d'esploratore.

Lavora a sgrossare difficoltà la propaganda del Touring; cooperano direttamente le sue Carte; sta per intervenire con una scossa elettrizzante la futura *Guida d'Abruzzo,* di cui qui si parla (1).

In alto: Nel giardino della villa Dragonetti a Paganica. - *In basso:* Portale della basilica di S. Giusto, in Bazzano. La chiesa ha una cripta da cui si entra in una grotta con tombe di martiri cristiani.

Insomma: salve agli elettrizzati automobilisti e motociclisti.... futuri e per ora.... aspettiamo.

---

(1) Qualcuno osserverà: perchè si parla qui di Carte e Guide del Touring e non invece di tutto ciò che si stampa sull'Abruzzo? Rispondo: tutto ciò che si studia e si stampa è prezioso senza dubbio ed è desiderabile che da ogni parte si cerchi di sgretolare l'indifferenza del pubblico e si drizzi il suo interessè verso la bellissima regione. Ma io ho un rispetto particolare dell'opera del Touring per questo semplice fatto: il Touring stampa 250.000 copie per volta — anzi si avvia alle 300.000 — e non vende a chi è già convinto, ma entra poco meno che di soppiatto in ogni famiglia ad accendere sempre nuovi focolari turistici in numero stragrande. È la sua forza, il suo valore, la sua gloria. Per questo dico di esso.

Gli alberghi.

Sono, bisogna dirlo con franchezza, la disgrazia dell'Abruzzo e non soltanto per l'alloggio ma anche per il ristorante.

È di prammatica, quando si osano di queste affermazioni, di fare prudenzialmente delle eccezioni e quindi dirò anch'io: salvo le dovute eccezioni. Le quali però, mi si permetta di aggiungerlo, sono così poche da potersi contare sulle dita. Nei tre capoluoghi di Provincia, in alcuni luoghi del litorale, in un paio di altre cittadine, in pochissimi borghi, vi sono ristoranti buoni o almeno discreti, organizzati come tali e facenti parte o no di un albergo. Ma dappertutto altrove non si trovano che osterie o, peggio, osterie con pretesa di ristorante.

Generale è la noncuranza pel turista: evidente la mancanza non dico di sforzo o almeno di tendenza al miglioramento ma anche della più elementare istruzione professionale. Questo si nota in particolare nel servizio svogliato, ignaro di qualsiasi arte d'invito e di cortesia. Il padrone del ristorante o dell'albergo non bada al turista più che ad un passante: sta seduto sulla porta del suo esercizio a fumare od a chiacchierare e non vi saluta magari quando entrate: si muove solo se lo interpellate. Frequente il caso di giovani in cui si sente subito lo spostato di guerra: gambali e calzoni più o meno alla militare; capelli lunghi ondulati e servizio fatto a disagio, tra l'infastidito e lo sprezzante: intanto che vi porgono il piatto, chiacchierano coll'amico che in falsa eleganza o magari, se capita, in manica di camicia si dondola a cavalcioni di una sedia.

In un borgo importante, nell'albergo-ristorante più accreditato, in un locale che quasi avrebbe potuto servire da rimessa ed era anche in un disordine indecente, una servetta sporca serviva gli avventori. Per me e due commessi viaggiatori — personaggi di distinzione, come si capisce — pensava invece con cortese protezione un giovinotto, padrone e figlio del padrone, vestito con pretesa in tenuta di passeggio, col feltro in testa e la sigaretta in bocca. Attenti alle [illegible]

Quanto agli [illegible]oggi, meno le esclusioni [illegible] questa volta proprio sulle dita di una [illegible]da — si sta assai male. Tutto è da rinnovare: dal bianco dei muri all'educazione dell'albergatore, dove almeno c'è chi faccia questo mestiere (non si può qui ancora chiamare professione). Quale terreno incolto, che il « Manuale dell'Industria Alberghiera del T. C. I. » vorrebbe dissodare! E potrà anche in parte riuscirvi se aiutato dai Consoli e dai Soci più volonterosi. Ma la strada da percorrere è ben lunga e devo constatare di non aver trovato che in ben pochi luoghi della vera buona volontà attiva.

Vi sono dettagli incredibili. Perchè tacerli? Credo fermamente che i rimedi possono venire solo dalla sincerità. In una delle tre capitali, nell'albergo che passa per essere il migliore (più esattamente: il meno cattivo), ho fatto della camera che mi fu assegnata un inventario istruttivo (1). Nè meno lo sono alcune osservazioni che dànno la fisonomia dell'esercizio. Il proprietario — d'altronde persona educata e gentile — quando mi fermai coll'auto, non mi guardò più che tanto: stava occupandosi di preparare uno smelatore. L'auto si dovette mettere in una specie di sottoportico aperto nel giardinetto dietro l'albergo. Si capisce con quale garanzia! Uscito a fare quattro passi in città incontrai una egregia persona che vi occupa un'alta posizione, che poi mi riaccompagnò cortesemente all'ostello. Gli avevo detto, celiando filosoficamente, della mia installazione un po'...

---

(1) Camera N. 16, prospiciente su una strada larga 5 m. circa, con davanti case più alte. La finestra ha solo vetri e ante di scuro: vale a dire o chiudere tutto e restare all'oscuro o essere a discrezione delle due vicine grasse e brutte di fronte, affacciate in vestaglia sporca a curiosare; nella porta tutto al lungo una fessura verticale che va da terra al telaio larga un buon mignolo, cosicchè dall'esterno, passando nel corridoio si vede liberamente tutto. Pareti screpolate: una ha ventidue buchi di chiodi ad altezza d'uomo: alcuni tanto grandi che vi entra la capocchia della stilografica con cui ho prese queste note; le altre sono meno bucherellate; soffitto di calce lesionato in una quantità di punti con un buco di 5 per 10 cm. Arredamento: un catino nuovo, grande, bello, anzi quasi magnifico ma poggiato sopra un esilissimo portacatino di tondino di ferro arrugginito, instabile e pericoloso di cadute; letto di ferro miserabile; scendiletto con tanto di sigla dell'albergo, antico, sfilacciato, sporco all'impossibile; un tavolo di abete greggio piallato, con un tappetino ex-bianco e azzurro antidiluviano, tutto a macchie d'inchiostro grandi come la mano di un bambino; bicchiere e bottiglia per l'acqua in ordine; due sedie tipo Vienna: una senza l'impagliatura, consumata dall'uso, a cui si è sostituita, inchiodandola, un'asse rotonda di legno, ex-verniciata in nero; uno specchio con appiccicate etichette ingiallite di pubblicità, una grattata a metà forse da un concorrente; impianto di luce lagrimevole; tavolo da notte antico di legno puzzolente. Nel corridoio, all'estremità, di fronte a chiunque vi passi, un lavabo ex-smaltato, sporco, arrugginito, dall'aspetto di latrina più che di lavabo e accanto ad esso una vera latrina, ma che lo è più del vero per la inenarrabile sporcizia. Tutt'insieme un luogo stomachevole. Per quanto ho visto, le altre camere (credo una trentina) sono più o meno così.

Le pecore viste da Segantini pittore-poeta.

sommaria e lo vidi prendere a parte l'albergatore — di sua conoscenza — e sollecitare un miglioramento. Ma, a quanto pare, tutte le camere erano occupate, tantochè rimasi dove mi avevano posto.

Ora chiedo: è decoroso un simile albergo, d'altronde abbastanza grande e, come si vede, ricolmo di clientela, in una delle tre principali città? È abile l'albergatore che se ne infischia del turista che, arrivando in automobile anche se non è una trekappa o una otto cilindri in linea, non dovrebbe sembrargli uno straccione? Non potrebbe essere nel suo interesse di coltivarlo un po' più? S'intende bene che nè l'alloggio, nè quella sorta di rimessa (che è di quelle in cui al mattino si va sospettosi a guardare se nulla manchi alla macchina) fu gratuita. Ah, no, tutt'altro!

***

Ma scendiamo ancora di un gradino nella educazione alberghiera. In uno dei borghi principali, ricchissimo di produzione orticola, posto su una delle maggiori linee ferroviarie, arrivai verso sera per il pernottamento. Collocata l'auto in qualche maniera in una rimessa di carri, mi allogai nell'albergo che ha la pretesa di essere l'unico a venir chiamato tale nel luogo. L'albergo è piccolo ed anch'esso tutto pieno. Ebbi la camera di un ingegnere provinciale — un'autorità, dunque — che aveva telegrafato per fissarla e non era comparso. Lo chauffeur dovette andare altrove. Per questo primo principio della serata: mettere a posto la vettura, lo chauffeur e me stesso, occorse una buona ora. L'alloggio non fu peggio che altrove, ma appena coricato, nel cortiletto sul quale esso dava, cominciarono a cantare due galli: uno in sordina esattamente ogni 50 secondi; l'altro in una stia di fronte gli rispondeva con una tal violenza, con una voce così sgarbata, straziante, prolungata, da credere che rivivessero in lui tutti gli spiriti guerrieri di Vercingetorige. Non ho mai udito

Le pecore viste dall'automobilista.

un gallinaceo con un organo vocale così atrocemente disturbatore. Quando per la stanchezza mi addormentavo, tosto di soprassalto quel canto rabbioso mi rompeva i timpani. Così durarono alternandosi con esattezza meccanica ogni 25 secondi fino alla una dopo mezzanotte. Poi si tacquero. Ma, incredibile fenomeno, alle tre ripresero con rinnovato accanimento. Che nottata! Alle 6 ero levato e ripartivo imprecando. Morrò ma non mi rivedrai più, tristanzuolo d'albergatore, che ti burli così dei clienti!

Ma tre giorni dopo le combinazioni del viaggio mi ricondussero forzatamente a pernottare ancora in quell'albergo maledetto.

Dice un proverbio arabo: non bisogna mai dire: pozzo, io non berrò mai più della tua acqua! La prima preghiera che, a denti stretti, feci al mio albergatore-carnefice, fu di portare altrove il volatile incriminato.

— La servo subito, mi rispose bonariamente l'uomo. E pochi minuti dopo mi ritornò davanti tenendolo per i piedi, dopo avergli tirato il collo.

Non dunque malavoglia ma soltanto ignoranza e incapacità. Oh, « Manuale dell'Industria Alberghiera del T. C. I. », a quale Beozia devi predicare!

Dove dall'albergo si passa all'ospizio.

Ma un grado ancor più in giù può presentarsi al turista che non prenda bene le proprie misure. Mi avvenne di giungere quasi a sera fatta in un paese che ha, secondo il censimento del 1911, 2330 abitanti e presumo ne conti oggi più di 3000.

Già da lontano, in un altro paese ove non avevo potuto allogarmi, mi avevano assicurato che là c'era un albergo, dandomi il nome del proprietario. Me lo feci indicare in luogo. È la prima casa del paese, che è posto in un pianoro ricco d'acqua, tutto verde di campi e di vigne, sperduto nei monti, lungo una strada importante. Il preteso albergo non ha neppure un nome od un'insegna. Si entra in un camerone che serve da bottega ove si vende un po' di tutto e vi saranno sì e no 1000 lire di merci d'ogni sorta.

Il vecchio padrone dalla barba ispida e bianca stava nel mezzo, in un seggiolone. Era rude ma gentile. Gli chiesi se poteva alloggiare la macchina e me e darmi un boccone: rispose di sì. Il *garage* era una stalla con carro, cavallo e letame: per introdurvi la vettura dovetti aiutarmi con delle tavole sopra il rigagnolo color tamarindo che stagna davanti. Poi dal camerone-bottega passai in quella che sarebbe la cucina, ove esiste un curioso focolare senza cappa, come non ne vidi mai. Nel muro, a 20 centimetri sopra il piano del fuoco c'è un'apertura che dà in una canna da camino, cosicchè da questa vengono aspirati — e bene aspirati — i gas della combustione. Vedendo che nè il padrone, nè la servetta si davano pensiero di accendere, io che mi picco di sapere far fuoco rapidamente e senza fumo con la legna anche umida, cominciai sulla cenere fredda a preparare il mucchietto di sottili virgulti e ne feci scoppiettare la fiamma.

Il padrone sentenzioso mi guardava fare e disse: « Se vuoi conoscere un uomo da poco dagli da accendere il fuoco. Se sa accendere il fuoco non è un uomo da poco ». Così, avendomi conquistato colla lode, fummo subito amici.

Amici sì, ma servito no. Mi toccò come preliminare, con l'aiuto di chi mi accompagnava in auto, far bollire nella casseruola e nelle pentole necessarie dell'acqua, per detergerne l'untume. Non c'era brodo e me lo feci con miei dadi Liebig; non c'era carne e mi preparai un piatto di lingua pescando una scatola nel sacco magico che, come un Robinson, mi porto in auto. C'erano delle ova: ne feci una frittata. Non c'era frutta e misi in luce una scatola di albicocche. Durante questi preparativi (una buona ora) gironzava un bel giovinotto in gambali di cuoio ed abito semimilitare, dall'aria intelligente, che, quando mi vide accendere il fuoco e far il cuoco di me stesso, mi porse quasi vergognoso qualche legno, mentre il vecchio attizzava la brace soffiando in una canna di ferro.

Naturalmente il vecchio mi domandò di dov'ero.

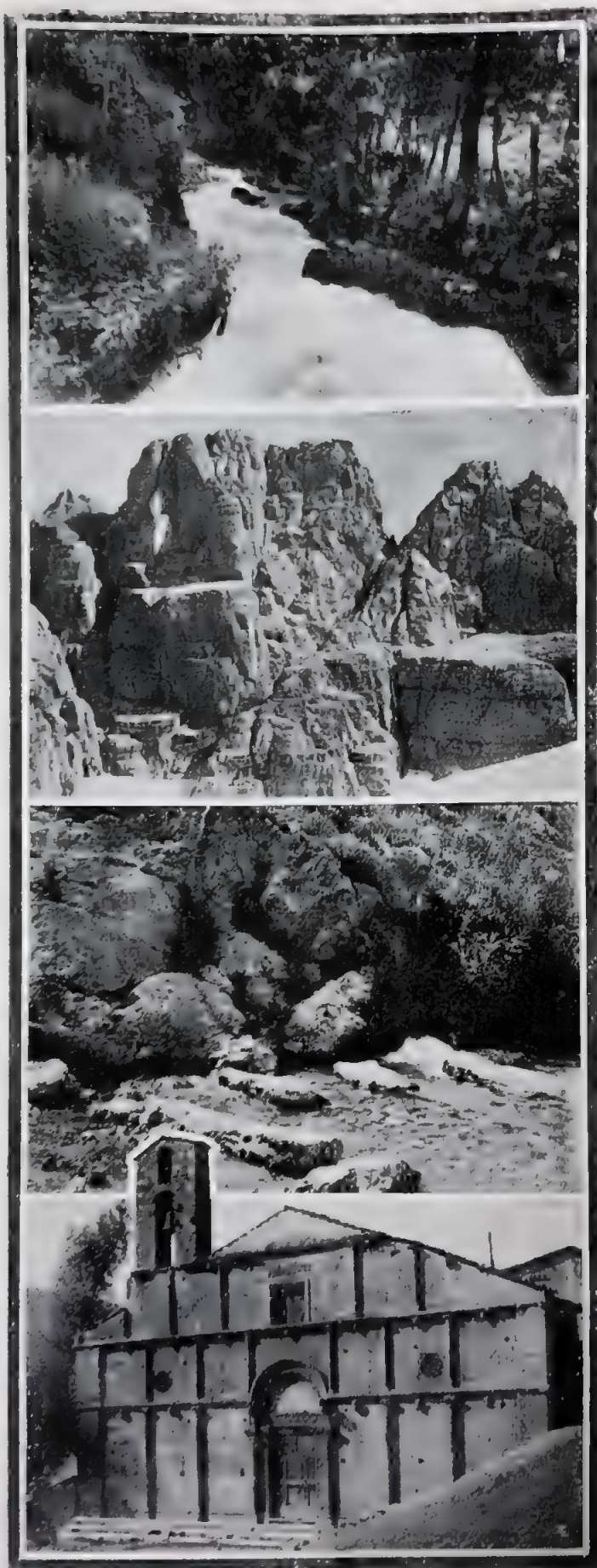
— Di Milano, risposi.

— Sono stato a Milano — mi disse — due anni come soldato quando hanno demolito le casupole che erano davanti al Duomo.

— Perbacco, me ne ricordo anch'io: era il 1875, l'anno in cui venne a Milano a far visita l'Imperatore di Germania.

Il vecchio ricordava tante cose che l'avevano colpito, tra cui i tram a cavalli. Io non me ne sapevo capacitare, perchè a quella epoca non erano ancora comparsi. La cosa si

[illegible] con questo: che egli chiamava tram gli omnibus. Il più gran palazzo di Milano era, secondo lui quello, notevole ma abbastanza modesto, dove risiede anche adesso il Corpo di Armata e che allora si chiamava con austriaca tradizione il « General Comando ». La sua impressione derivava dall'avervi ricevuta una licenza per recarsi al suo paese. Udendo queste confidenze il giovinotto rimaneva impassibile, quasi sdegnoso, non diceva verbo: pure seppi dopo che erano padre e figlio. Entrò un individuo e salutò il vecchio con tanto di cavaliere. Un po' sorpreso mi informai discretamente da lui e seppi che era stato per vent'anni giudice conciliatore. Infatti parlava bene, molto spesso per sentenze.

A pranzare andai in un grazioso salottino al primo piano, che fu una rivelazione. Vi si [illegible] una mano di donna. Ai muri [illegible] chitarra e un [illegible]no; un bre[illegible] il capitano e un attestato di medaglia d'argento del giovinotto; una copia d'autografo di d'Annunzio in un quadretto: qualche veduta di guerra. Qualche momento dopo comparve il capitano a togliere i piatti da un armadio, a portare la bottiglia dell'acqua, in sostanza a fare il cameriere. Naturalmente iniziai subito una conversazione. Era un reduce di guerra, e della guerra aveva conosciuti tutti gli eroismi e le angoscie, e ne parlava con eloquenza contenuta, senza spavalderie, citando con semplicità fatti commoventi. Si trovava in ricognizione sul Faiti ancora ventiquattro ore dopo lo sfondamento di Caporetto. Passò un ponte sul Piave qualche istante prima che questo fosse fatto saltare da noi. Ebbe la vita salva per miracolo sul Grappa; fu promosso e decorato. Poi, finita la guerra, l'epica avventura di Fiume l'aveva trascinato nel suo turbine. Quando ne partì, sposò e condusse con sè una fiumana. La fiuma-

[illegible] dall'alto: 1° Un'ombrosa cascata sotto Villa in lago; 2° Il Corno Grande m. 2914, da base del ne[illegible]; 3° Alcune polle della sorgente di Capo Pescara erompenti ai piedi delle rocce: acqua a 12-13° [illegible], pescosa. Portata media m³ 7 al secondo, sufficiente a dare 15 litri d'acqua al giorno a ciascuno [illegible] d'Italiani; 4° Basilica di S. Giusto, a Bazzano, caratteristica, per essere tramezzata e sostenuta da colonnine, tutta in pietra squadrata.

Una mattonella (Centauro e deità marine) della scuola di Francesco Grua, l'artista più tipico tra i ceramisti di Castelli (presso Isola del Gran Sasso) ove ora si sta impiantando a cura di un'anonima uno stabilimento con criteri artistico-industriali.

na era in una camera accanto: sentivo un bambino vagire, ma non vidi nè lei nè il bambino. Tutto l'insieme di quella famiglia mi sembrò una delle innumerevoli tragedie interne ed ignorate, maturate durante la guerra, perpetuate dolorosamente da strascichi che dureranno finchè durerà la vita di coloro che vi hanno parte.

Coricandomi pensavo: qui non si tratta di un albergo, ma di ospitalità avuta, come si era saputo far di meglio. E ne serbo un ricordo riconoscente.

Ma il turismo non può svilupparsi così. Occorre che un rinnovamento degli spiriti permetta a coloro che in qualche modo si trovano a dover esercitare l'ospitalità turistica, di assurgere all'esercizio delle necessarie funzioni con elementi diversi, pratici e più efficaci.

Una passeggiata.

Eppure bisogna fare ogni sforzo perchè l'Abruzzo, anzichè camminare, corra sulla via del progresso dei mezzi turistici, perchè il viaggiatore intelligente può trovarvi un campo di interesse meraviglioso. Nelle sue parti più riposte è ancora un paese un po' primitivo; una infinità di cose appare all'occhio dei più nuova, con un sapore di selvatico gusto ma vivo e puro: in un piccolo spazio, ad ogni passo mosso gli si possono presentare bellezze e costumi da lasciargli ricordi graditissimi.

Ad esempio.

Un dì, verso le due del pomeriggio dovetti fermarmi a Tagliacozzo per dar tempo di sciogliersi alle nubi che incappucciavano la montagna fino a bassa quota e disturbavano il mio lavoro. Soffiava un vento temporalesco: speravo che il sereno sarebbe presto riapparso. Intanto per non buttare il tempo profittai dell'intoppo per rifare una passeggiata, di cui serbavo memoria per averla già vent'anni prima compiuta in bicicletta.

Tagliacozzo si presenta scenograficamente accatastato su un ripido sperone che si eleva a grande altezza dal piano ove scorre l'Imele. L'Imele è un fiumetto carsico misterioso, simile ad un piccolo Timavo. Nasce presso Verrecchie, una diecina di chilometri sopra Tagliacozzo, in una valle chiusa — intendo chiusa nel senso geologico, come sono chiuse tante altre valli dell'Abruzzo a somiglianza di quelle del Carso, cogli orli tutto intorno più alti del fondo, ove le acque spariscono attraverso doline e inghiottitoi. A Verrecchie sgorga in cascatelle, già corpo d'acqua non trascurabile, dalle rocce e con salti spumeggianti precipita al fondovalle. Qui ozia in meandri tra campi e prati per forse 1 chilometro, poi sparisce sotterra: corre così nascosto per 2 km. e mezzo e sbocca di nuovo alla luce in più forte risorgenza da una caverna in una parete di roccia nella valletta a fianco di Tagliocozzo.

Il luogo ove zampilla è assai pittoresco. La corrente salta di masso in masso, fino ai piedi del borgo, donde poi scorre tranquilla

Una delle tante grandi sorgenti abruzzesi: Capo Pescara. Le polle formano, prima di incanalarsi all'Aterno, un laghetto. Silenzioso, pieno d'ombre, ha tutti i colori dell'iride secondo le luci. Le alghe, le erbe, le piante, i sassi tersi, il cielo azzurro o rutilante o cupo vi creano riflessi meravigliosi.

negli storici Campi Palentini, ove si combattè nel 1268 la grande battaglia tra Corradino di Svevia e Carlo d'Angiò; passa accanto ai ruderi di S. Maria della Vittoria, la chiesa che il bieco Angioino fece costruire in memoria del fatto e da qui, cambiato nome e preso quello di Salto percorre verso nord-ovest una lunga vallata per sboccare nel Velino presso Rieti. È dunque una delle non rare correnti a decorso in parte sotterraneo dell'Abruzzo.

Salgo attraverso il borgo per recarmi alla risorgenza dell'Imele. Il borgo ha in basso alcune belle villette tra giardini, qualcuna però di un gusto dubbio o, se si vuole, non dubbio. Una pare abbia sentito l'influenza di certi pseudoarchitetti che hanno fatto di una parte del vicino Avezzano una solenne esposizione del cattivo gusto. Basti dire che, tra altre fantasie cementizie, vi sono in questa villetta tre balconi di primo piano, colle mensole costituite da imitazioni in cemento di gigantesche rivoltelle: la canna spianata in avanti e il tamburo delle cartucce sopportano il peso del ripiano. L'impugnatura ben foggiata scende lungo la casa, in guisa di voluta d'appoggio. Salgo in una via ertissima, selciata duramente di schegge calcari, [illegible] si stringe subito tra casette e più vado su, più si fa sporca, oh come sporca! Dappertutto, come del resto in ogni angolo di Abruzzo, un brulichio di bambini di dopo [illegible] di due a quattro anni, giocondi frut[illegible]ttente per l'avvenire del nostro Paese. [illegible] tti bei bambini robusti, allegri, affac[illegible] ai giuochi infantili negli incroci delle viuzze o sulle gradinate. A un crocevia sopra muri diroccati sorge un basso castello di legname cui è sospesa una campana; è al posto di un campaniletto crollato pel terremoto del '15. Una donna, in piedi sopra travicelli trasversali, agita con la mano il battaglio della campana, con un assordante rumore di piccoli colpi. Un mulattiere sale con tre mule cariche, inforcandone una. Si imbizzarriscono allo scampanìo e da brave bestie cocciute sferrano calci contro i muri come altrettante Checche infuriate. I bambini stanno a vedere: non so come non ne vada sfracellato qualcuno. Dio li protegga! Il mulattiere bestemmia e tira legnate. I ragazzetti sguaiatelli, per canzonarlo cantano alla meglio: Giovinezza, giovinezza...

Vado su al Palazzo Ducale, innalzato dal conte Roberto Orsini nel XIII secolo, massiccio, con finestre eleganti ed un bel loggiato del XV. In mezzo alle povere case che lo circondano ha un aspetto quasi imponente: tutto è relativo. Sui muri è affisso un vecchio avviso mezzo strappato:

Città di Tagliacozzo.
Festa del S. C. di G. e M.
Corsa di cavalli col fantino
I Premio L. 50; II Premio L. 30.

Cinquanta lire! Cosa ne direbbero a San Siro o alle Capannelle?

Tutto, come si vede, è relativo. Nella meschina viuzza che continua implacabilmente a salire col nome solenne (sempre la relatività) di Via Romana — qui più o meno passava la Salaria — altrettanto numerosi dei

bimbi sono i pispiglianti pulcinetti, ornati alle ali nascenti o al piede con nastrini a fiocco (incrostati di sterco) ex-rosa, viola, rosso, giallo, segno di proprietà. Ciò non impedisce — mi diceva una vecchietta — che vengano rubati a man salva.

A una delle ultime case, in alto, un sentiero sassoso conduce in breve alla risorgenza dell'Imele. Nella parete di roccia calcare verticale, di sotto a un piccolo speco erompe in polle spumanti, come stanche d'essere compresse nella montagna, un forte rivo fresco e limpido, che tra le balze, in una cornice di pini silvestri — rimboschimento fatto a difesa della franante valletta — scende con riflessi verdi e azzurri ad un mulino e, ancor più in basso, ad una modesta officina elettrica. I rovi e le eglantine in fiore sono circonfusi di pulviscolo iridescente quando brilla il sole: ora, col cielo coperto, è una pesante nebbiolina. Si resta pensosi dinanzi al fiumetto che scorre nella valle pochi chilometri più su e ricompare qui dopo il mistero di una traversata nascosta.

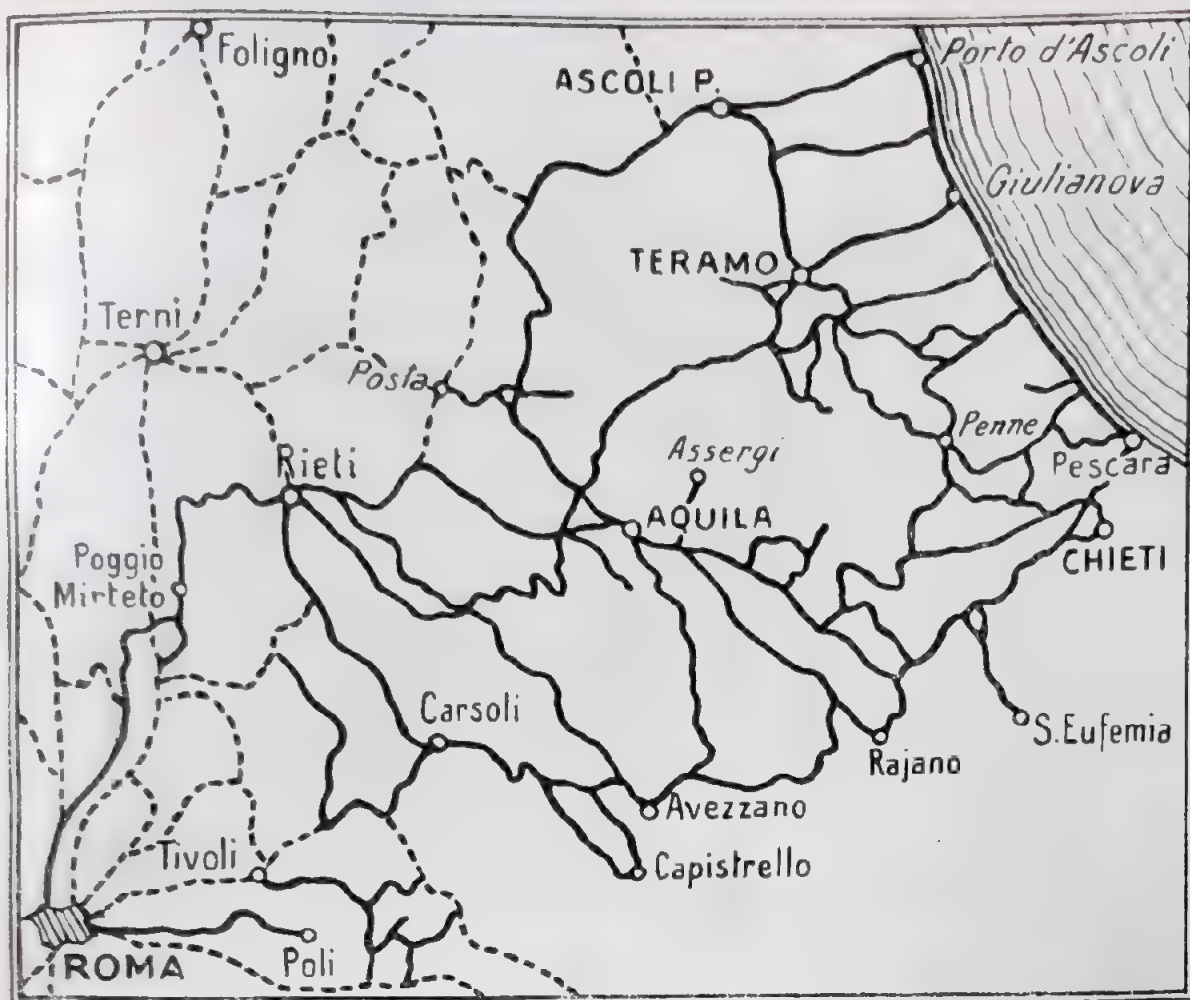
Il tempo si è alquanto rischiarato, posso partire: ho ancora tre ore di giorno, meglio non perderle, il lavoro mi richiama.

Scendo in fretta all'alberghetto. Si chiama — segno di buona volontà — Albergo Touring Club Italiano, il che è illegale, ma molto bisogna perdonare a chi molto ama. Riprendo l'auto e rimonto le svolte che conducono sopra Tagliacozzo per entrare nella valle chiusa superiore dell'Imele. L'auto sbuffa: nella salita prende vista su Sante Marie, dove nel 1860 fu catturato l'ufficiale spagnuolo Boryes poi fucilato a Tagliacozzo, che capitanava bande armate borboniche, in quell'oscuro periodo in cui non si poterono distinguere i difensori onesti di un regime finito, dai semplici avventurieri e dai briganti. Laggiù vi è un convento di monache, che le truppe italiane dovettero allora distruggere perchè covo di malfattori. Alle spalle si svolge un magnifico panorama ancora seminascosto da lontani nembi, pesanti sulle più alte cime. Passo accanto ad una pittoresca chiesetta, poi ai resti di mura castellane turrite ed entro nella valle chiusa. Vedo di fronte, accanto a Verrecchie, la prima sorgente dell'Imele e, in basso, la sua perdita.

Più avanti la strada corre su un'ampia scogliera. Ad un certo punto il parapetto è tagliato per lasciar adito ad un sentiero che scende le rocce. Dopo la mia prima visita feci collocare qui una quindicina d'anni fa un cartello del Touring, di cui non resta che il palo di ferro arrugginito. Scendo a piedi, a destra, il ripidissimo pendio: dopo tre minuti sono davanti ad una grande parete verticale spaccata nel mezzo da una fessura che in basso si sprofonda in una voragine, dove un torrentello — durante le piene quasi un fiume — si precipita con grande rumore in cascata. Quest'acqua risorge a 6 km. e mezzo in linea d'aria a S. Sebastiano, ove si unisce all'Imele Inferiore. A 5 minuti da questa voragine ve n'è un altra detta la Grotta di Beatrice Cenci, per un'erronea attribuzione ad essa della leggenda cui il Guerrazzi nel suo romanzo diede forma quasi di storia, ma che si riferisce al lontano Petrella Salto e non a Petrella Liri, da cui questa grotta dista mezzo chilometro. L'auto sale, lascia accanto un grande gruppo di bianche baracche da terremoto, valica un contrafforte su cui, in posizione pittoresca si distende Cappadocia e, appena al di là, ecco un altro interessante accidente carsico: la prima sorgente del Liri, che balza anch'essa tutta bianca da uno speco in un laghetto verde per alghe e azzurro dei riflessi di cielo, da cui precipita con alte cascate al fondovalle. Ivi una officinetta elettrica prende con le sue pompe un po' della gelida e pura acqua e la manda su, con 180 metri di dislivello, a Cappadocia....

Annotta. La passeggiata è finita... Ma quante, come questa, in Abruzzo!

Faccio le mie scuse.

In questi viaggi per la *Guida* sono costretto a profittare di ogni minuto. Poichè l'itinerario già prefisso è di migliaia di chilometri e non si può fare una tabella di marcia, ogni giornata è tutto uno sforzo per giungere più lontano possibile, esaurendo la maggior quantità di lavoro che mi riesca. Perciò partire di buon mattino, far colazione ove si può, fermarsi a tarda sera dove la giornata conduce ed ove sia possibile in qualche modo di dormire. E « come bufera che mai non resta » mentre sfilano i chilometri passano durante il giorno a diecine, per le mani, le tavolette al 25.000 e i quadranti al 50.000 delle carte topografiche, su cui una traccia rossa

In nero la rete percorsa nel giugno; in tratteggio la precedentemente fatta.

segna la strada prestabilita. Talora bisogna deviare per difficoltà inattese: un ponte rotto; un guado che non si può passare, una disposizione di pubblica sicurezza, un inconveniente di macchina. Talvolta i ritardi hanno cause curiose: le pecore transumanti; nel periodo delle feste di S. Antonio, veneratissimo in Abruzzo, pittoresche processioni che ostruiscono il passaggio a lungo; non di rado un cavallo brado che si mette al galoppo a cento metri davanti all'auto: rallentate e rallenta, vi fermate e si ferma sempre a cento metri; vi mette alla disperazione fin che dopo quattro o cinque chilometri l'estro gli viene di uscire da qualche stradetta laterale.

In queste condizioni è chiaro come io debba passare come una meteora anche in tanti luoghi in cui sarebbe così piacevole di arrestarsi un momento per salutare amici vecchi e nuovi e amici ancora sconosciuti. Ma la materiale impossibilità l'impedisce: non si può rispondere a delle cortesie sottraendovisi bruscamente. Nè, del resto, il più delle volte uno potrebbe, senza esserne chiaramente prevenuto, neppur comprendere questa fretta. Da ciò nasce l'obbligo materiale di « passar oltre » nell'incognito più vero e assoluto.

E faccio qui le mie scuse a tutti coloro che non vidi e che non vedrò: è il lavoro per essi, pel Touring tutto che mi assorbe nell'interesse di tutti. I singoli vorranno perciò accettare le mie scuse e cortesemente usarmi venia.

L. V. BERTARELLI.

Si può viaggiare gratuitamente?

106 Soci del Touring compiranno gratuitamente un viaggio in Italia. 60.000 lire sono state stanziate per questo scopo dal Consiglio del Touring.

2 Soci Vitalizi (o passaggi a Vitalizio), compreso anche sè stesso, basta presentare per poter concorrere ai 106 premi che consentiranno di effettuare i viaggi gratuiti.

Chi resisterà alla tentazione? Persuadere due persone a divenire Soci Vitalizi è impresa facile assai!

Leggere nelle *Vie d'Italia* a pag. 687 del fascicolo di giugno, a pag. 822 di quello di luglio o a pag. 919 quello di agosto il programma del concorso.

L'ALPESTRE ALTA VALLE DI SAURIS (CARNIA) VISTA DAI NUOVI GRANDI FABBRICATI DELLA MALGA GIAVEADA.

NUOVI ORIZZONTI DEL TURISMO ALPINO

L'UTILIZZAZIONE TURISTICA DELLE "ALPI,,

Al turista piace essere talora il conquistatore errante, che per monti e valli va alla ricerca del castello incantato: e tanto più apprezza il paesaggio, quanto più esso è selvaggio e disabitato.

Ma, se la natura selvaggia ed inospitale accresce la bellezza del paesaggio per il viaggiatore più ardito e vigoroso, d'altra parte contribuisce a distogliere dalla montagna la maggioranza degli escursionisti che mal sopportano sacrifici eccessivi. È perciò che le associazioni alpinistiche e turistiche si preoccupano di accrescere il numero dei [illegible] alpini, lottando naturalmente contro [illegible] finanziarie.

[illegible] sa infatti quale ostacolo sia per [illegible] che lasci gli itinerari più battuti [illegible] mancanza di ricoveri, sia pure primitivi, ma puliti e sicuri? Molti ricorderanno [illegible] delle notti insonni nelle sozze [illegible] pastori puzzolenti ed insensibili a [illegible] altri ospiti, voraci ed irrequieti, che si alimentano del forte sangue paziente del montanaro; l'incubo della pesante stanchezza per la veglia forzata; ed il malessere profondo dell'organismo a cui non riesce, dopo la lunga fatica, di abbandonarsi al sonno ristoratore. E l'inutile ricerca di un ricovero ove asciugarsi e riposarsi durante i temporali e le piogge insistenti?....

Sono proprio queste contrarietà che distolgono molti da quel sano alpinismo che ha tanta efficacia nel formare il carattere delle nuove generazioni.

Inoltre, nelle zone montane, ove mancano adatti ricoveri, è assai difficile, a meno di ricorrere a complicati attendamenti, il soggiorno sia pur breve, di comitive in alpe, nel raccoglimento della solitudine, vicino alle cime che invitano gli ardimentosi.

Non è quindi chi non veda come, dal sorgere nei pascoli montani di ampi edifizii che, se attenuano in parte la maestà selvaggia del paesaggio, vi portano la possibilità di vita per l'uomo, debba avvantaggiarsene sicuramente anche il turismo.

IL MAGNIFICO CAMPO IMPERATORE NEL GRAN SASSO D'ITALIA (ABRUZZO) ORA SENZA ALCUN RIFUGIO, OVE IN BREVE SORGERANNO COMODI LOCALI E FONTANE.

Tali edifizii sorsero in questi ultimi anni, e continuano ad essere costruiti con scopi puramente economici. Essi sono l'effetto di quel movimento iniziato già da qualche anno anche in Italia a favore dell'economia montana, che portò, fra l'altro, ad una legge per incoraggiare il miglioramento degli alti pascoli che si estendono sui nostri monti per una superficie di tre milioni di ettari, pari a quella coltivata a frumento. Con questi miglioramenti è spesso possibile raddoppiare il reddito dei pascoli, così che la spesa vien ammortizzata in pochi anni di esercizio.

Il lavoro compiuto dal Segretariato per la montagna, organo tecnico della Associazione dei Comuni italiani, di cui *Le Vie d'Italia* già informarono i loro lettori (vedi fascicolo di settembre del 1921), presenta un lato che può interessare il turismo.

Nelle alpi migliorate l'escursionista trova, al posto della vecchia baita formata da un unico locale, un fabbricato di diverse stanze e, fra queste una bella camera, di solito al primo piano, che serve per il capo alpe, il quale è però sempre disposto a lasciarla in alloggio al turista di passaggio. Comitive, anche numerose, potrebbero essere ricoverate negli ampi solai, sovrastanti alle stalle.

Le solite provvigioni al sacco possono venir integrate durante i mesi estivi dai prodotti freschi e genuini della latteria e del caseificio; e l'acqua pura ed abbondante di cui sono provviste queste costruzioni mercè le nuove opere, può essere un conforto per i pellegrini affaticati che giungono dalle valli e sostano prima di salire alle alte vette.

Se l'alpe sarà frequentata, sia perchè posta su un valico alpino, sia perchè vicina a cime di interesse alpinistico o perchè situata in zone più ricche di bellezze naturali, lo stesso personale dell'alpe penserà in seguito, anche con l'incitamento degli interessati, a tener la stanza rifugio pulita e riforrnita del necessario per la semplice vita di montagna.

Nei luoghi di maggior transito sarebbe però opportuno costruire un apposito locale addossato alle costruzioni migliorate, per cui la spesa sarebbe assai mite potendo usufruire dei muri e degli impianti già organizzati. Si avrebbe così un locale di sola pertinenza del turista di cui potrebbe ritirare la chiave al paese più vicino o dallo stesso capo alpe. Così non solo per la manutenzione, tanto importante trattandosi di edifici abbandonati per molti mesi dell'anno esposti a grandi intemperie, ma anche per i materiali da costruzione provvederebbero i Comuni, a cui appartengono la maggior parte delle Alpi.

In Austria molti rifugi, sia di interesse turistico che militare, furono costruiti appunto annessi alle costruzioni miglorate di malghe ed erano sussidiati dallo Stato.

Il Segretariato per la montagna ha già portato a termine lavori di costruzioni in Alpe per un importo di L. 3.500.000 nel Veneto; ne ha iniziati per un milione e mezzo nella

LE NUOVE STALLE E CASERE D
L'ASPRA ALPE TUGLIA DI FORNI
AVOLTRI (FRIULI)

Valtellina e nell'Abruzzo e sta estendendo la sua azione ad altre regioni italiane: è così in grado di aiutare l'iniziativa. I suoi lavori si svolgono infatti di solito al limite della vegetazione arborea, in luoghi spesso bellissimi.

Inoltre la viabilità, che il Segretariato cura per l'accesso ai pascoli, serve anche per i visitatori della montagna; così che l'opera di miglioramento ai pascoli di monte reca anche per questo vantaggi al turismo. Vantaggi tanto più sensibili se altri Enti, che più direttamente si propongono l'incremento del turismo, ne vorranno profittare, favorendo lo sviluppo di eventuali ricoveri alpini annessi ai fabbricati migliorati.

GIOVANNI FRIEDMANN.

I NUOVI FABBRICATI DI MALGA PLANAVIZZA IN VAL DI RESIA (CANAL DEL FERRO).

Il Lago d'Iseo

NEL 1904, il 29 di agosto, avvenne il primo contatto solenne del Touring col lago di Iseo. Di quella giornata si legge una bella relazione nel n. 10 della *Rivista Mensile* del Touring, ottobre 1904, e di essa conservo ricordo dolcissimo misto a intima soddisfazione d'amor proprio. Era uscita da poco tempo la mia *Guida illustrata del lago d'Iseo* (Bergamo, Arti Grafiche, 1898), tenue lavoro dettato dal desiderio di propagare la conoscenza della piccola patria. Le parole rivoltemi allora da Johnson e Bertarelli, grande premio a piccolo merito (*nihil optatius quam laudari a laudato viro*) furono il carisma del programma che guidò la mia modesta opera d'amore per i nostri paesi. Ma più ancora mi dava piacere l'udire da loro l'elogio del nostro lago, che in quel giorno, come quasi sempre, si faceva veramente onore, coi riflessi di tutte le sue luci balzanti dalle rive nell'infinita varietà dall'argentato degli ulivi, da tutte le gradazioni del verde delle viti, dei castagni, degli abeti, dei prati, ai chiaroscuri delle rocce, che hanno i piedi nelle acque e frastagliano il cielo colle cime dentate, frapponendosi a monti coperti di vegetazione dalla base alla colma largamente ubertosa di pascoli.

Il Gölem (culmen) male italianizzato col nome di monte Guglielmo (m. 1951) offre da solo abbondante pastura a centinaia di bovine per

LA CHIESA DI ISEO COL SARCOFAGO DI GIACOMO OLDOFREDI DEL 1325.

ISEO.

oltre due mesi all'anno. Il grande anfiteatro morenico che da Marone si incurva in faccia alla massima isola dei laghi, tutto punteggiato e lineato di case e di paesi, per la distesa da Sale Marasino fino a Sulzano, colle loro frazioni, era quel giorno, come di solito, un vero incanto, che ricordava le più belle riviere marine.

I... ERRY-BOAT FRA PISOGNE E LOVERE.

Sebino, tutti lo sanno, è la stessa cosa che Lago d'Iseo, poichè il nome Iseo, anzichè derivare da Iside, come riteneva Gabriele Rosa, l'insigne storico, corrisponde al Sebum che troviamo in Strabone e Sebinus non è che l'aggettivo derivato da tal nome. Il che dimostra che il lago prese *ab antiquo* il nome da questa località, la quale per la sua positura era la pri-

LOVERE.

ma che si presentasse alle popolazioni romanizzate provenienti dal mezzogiorno. Iseo è tuttora e sarà sempre paese di grande importanza per gli scambi dalla pianura al lago e alla Valle Camonica, una delle più vaste vallate delle Alpi. Il movimento commerciale si è trasformato dopo la costruzione della ferrovia da Iseo a Edolo; trasformato ma non spento, poichè, se Iseo non è più l'emporio granario della regione, non per questo vi si nota diminuzione di ricchezza e di popolazione, anzi vi permane vivacità di mercati e miglioramento edilizio.

Ma sbaglierebbe chi credesse di aver visto il lago d'Iseo, se si arresta a questa borgata. Per rilevarne la fisonomia caratteristica, bisogna risalirlo in battello fino a Lovere. Appena voltata la punta di Predore, si apre il più largo panorama, colle tre isole, la grande di Montisola con un perimetro di 7 chilometri ed i paesi di Siviano e di Peschiera, e le due piccoline, l'una di San Paolo e l'altra di Loreto, già rudere d'un antico santuario, ed ora ricostruita in forma di piccolo castello e ornata di bella vegetazione.

La prima stazione del piroscafo dopo Iseo

ISOLINO DI LORETO VERSO NORD.

LE GALLERIE DELLA NUOVA STRADA RIVA-TAVERNOLA CHE INTEGRA LA CORNICE DELLA SPONDA BERGAMASCA.

In quella bella giornata sempre colla compagnia di ciclisti, che dal convegno a Brescia del Touring, allora giovane e già robusta creatura, erano venuti a compiere la gita sul lago, si proseguì col piroscafo da Marone a Riva allineata come un convoglio ai piedi della gioconda collina di Solto, presso lo sbocco della valletta di Fonteno, e si entrò nella insenatura del Bogn, dalle stratificazioni verticali, la cui eco ripeteva i fischi del vaporetto e le grida gioiose dei gitanti.

È una visita doverosa per chi viene sul lago d'Iseo, tanto più ora che la si può compiere anche per terra sulla nuova strada da Tavernola a Castro, comple-

è Tavernola, la cui fronte fu tutta rinnovata dopo l'avvallamento delle sue antiche e belle case prospicienti il lago, avvenuto nel 1906, per effetto d'un sovraccarico di materiali in un solo punto della conoide di deiezione che la sostiene. Da questo caso poco lieto Tavernola ebbe il suo quarto di ora di notorietà nel mondo.

La parte interna, ricostruita o costruita di nuovo, ora guarda il lago su basi sicure ergendosi sopra un lungo-lago ampio e alberato.

Di qui si sale per una nuova strada carrozzabile a Vigolo e alla sua valletta coll'altura del Bronzone, circondata da una corona di abetaie e di pascoli estesissimi punteggiati di un gran numero di cascine, con vasto orizzonte dalle vette alpine al duomo di Milano, e la vista di quasi tutta la valle dell'Oglio e del bacino lacuale. Vedute di poco più limitate di quelle che si godono dall'opposto Guglielmo, a cui si sale da Marone, passando per le interessanti piramidi di erosione e per Zone, alpestre singolare paese, ricco d'opere d'arte nella parrocchiale e nelle chiesette sussidiarie a testimoniare l'antica ricchezza, quando vi passava la via che, unica, scavalcando le sue valli, metteva da Brescia alla Valle Camonica, prima della costruzione dell'ardita via della riviera, aperta verso la metà del secolo scorso per impulso [illegible] principalmente [illegible].

IL BOGN DI RIVA.

mento della viabilità da Sarnico a Lovere. Qui la strada è in parte a sbalzo come un poggiuolo, audacemente ideato dagli ingegneri fratelli Damioli, che eseguirono il tratto da Riva a Castro, miracolo di economia senza sacrificio di sostanziale solidità e di eleganza. Gli archetti del parapetto figurano come una balza di merletti al piede delle robuste montagne.

Con quest'opera fu compiuta tutta la cornice stradale del perimetro del lago (circa 60 km.); desiderio intenso dei nostri anni giovanili e realtà oggi bellissima e atta a dimostrare come la costanza della intenzione, col far convergere a un nobile fine tutte le occasioni favorevoli, riesca a superare ogni ostacolo.

A Castro, con breve salita, si visita l'orrido del Tinazzo, fenditura di tipo carsico, dove il fiume si nasconde per uscire, una volta verso la punta formata da' suoi depositi nel lago ed ora per una galleria sul fianco, dove ha ripreso la sua opera di interramento che solo i nostri tardi nepoti vedranno affiorare, tant'è in quel posto la profondità delle acque.

CASTRO.

[illegible] DI RIVA DI SOLTO.

Lo Stabilimento Gregorini, che nella gita del 1904 fu tanto ammirato, era il primo nucleo di quello che sotto il nome Franchi-Gregorini ebbe il grande sviluppo attuale e copre tutta la conoide compreso il letto del fiume deviato.

A Lovere, il più importante paese del lago per industria e per commercio, piccola Genova anche per la distribuzione del caseggiato, disteso per oltre un chilometro sopra il bel porto, non mancano le manifestazioni della coltura, con una pinacoteca lasciata al Comune dal conte Tadini insieme con scuole di musica e di disegno; ha scuole governative classiche e tecniche, chiesa monumentale e statue e busti

ISOLINO DI LORETO DA SUD.

in ricordo di benefattori e uomini del risorgimento.

Di fronte a Lovere sta Pisogne, ricca di territorio, con vallette e prati e boschi, soggiorno estivo frequentato specialmente nelle sue alture, e interessante per antiche memorie ed opere d'arte.

Sulzano, tutto circondato da nuovi villini è luogo preferito per la sua vicinanza a Iseo, per il clima salubre e le ridenti passeggiate.

Sarnico e il bacino inferiore del lago con Predore vantano le più belle ville di queste rive. Sarnico è diviso da Paratico dal fiume Oglio che riprende il suo corso, dopo essersi riposato nel lago, sotto un bel ponte di ferro che congiunge i due paesi e le provincie di Bergamo e di Brescia. Sarnico ha un bel viale lungo il fiume, ricordi garibaldini e buoni alberghi, dove, come a Peschiera, si trova sempre ottimo pesce e soprattutto giocondità e cordialità di abitanti.

Paratico, stazione ferroviaria, vanta ricordi danteschi nel castello dei Lantieri.

Predore tiene la palma per i suoi vigneti e il clima temperato, ed è singolare per la torre dimezzata dall'alto in basso, testimonio delle discordie medievali. Clusane sulla riva opposta a Predore ha un palazzotto che fu già del Carmagnola e della potente famiglia dei Sala.

L DISASTRO DEL 1906.

A Lovere nacque la Società di Navigazione a vapore con un esperimento, che secondo il Rosa risale al 1834, più regolarmente costituita nel 1856. La ferrovia di Valcamonica lungo la sponda bresciana ne ha diminuita l'importanza commerciale, non così però che essa non risponda a

LE PIRAMIDI DI EROSIONE A ZONE SOPRA MARONE. *(fot. Bravo Dante)*

una necessità per alcuni paesi del lago, a cui porta il contatto colle ferrovie, e una grande comodità per tutti. Unica fra le navigazioni dei laghi essa trasporta i vagoni della ferrovia con un traffico annuo di quasi due milioni di quintali, cosichè ogni punto della riviera può funzionare come scalo ferroviario. La sua flottiglia è composta di sei vapori per passeggeri (1), quattro rimorchiatori, con pontoni di legno, di ferro e di cemento armato, che costituiscono altrettanti raccordi galleggianti. Di questo servizio si giovano tutte le industrie del lago, le metallurgiche non meno che quelle delle calci idrauliche, dei cementi, dei gessi e caolini e molti trasporti minori.

Meno fortunato è il lago d'Iseo nell'industria del forestiero e ciò per cause diverse, principalissime quelle del poco sviluppo alberghiero e della infelice combinazione degli orari ferroviari (Iseo è virtualmente a un'ora e mezza da Milano, 80 km., ma gli orari

IL BOGN DI CASTRO.

(1) Il vapore «*Città di* [illegible] di ele[illegible] si può con[illegible] una nuova [illegible] forme [illegible] del [illegible] forse il [illegible] tra[illegible] a [illegible] di [illegible]

l'allontanano attualmente di parecchie ore), non certo per mancata cognizione delle sue bellezze, sulle quali chiamarono l'attenzione molti scrittori antichi e moderni.

Nell' anteguerra si era andato intensificando il movimento dei forestieri sul lago, diminuito naturalmente durante il grande cataclisma mondiale che assorbì molte generose vite anche di questa riviera.

Ora il movimento accenna a riprendere e sarà opera degna della nuova associazione pro Lago d' Iseo,

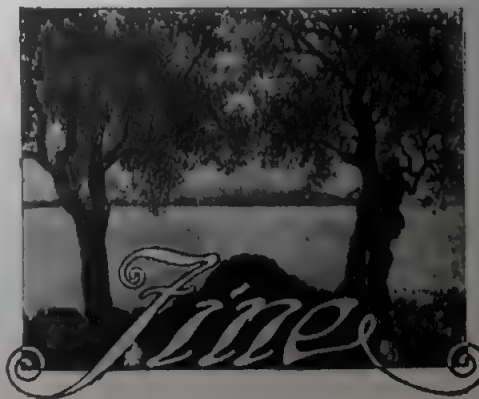
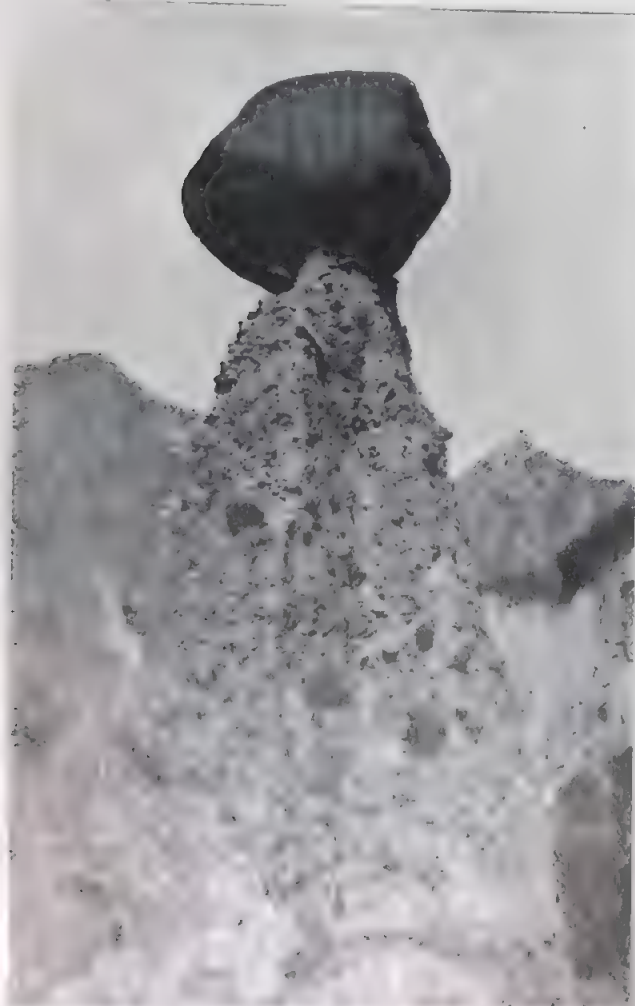
ISOLA (MONTISOLA).

l'aumentarlo, promovendo e sorvegliando l' industria alberghiera e portando la sua voce nella compilazione degli orari, che sembrano davvero predisposti da nemici della nostra regione.

Così, spenta ormai l'ultima eco dei canti dell'odio e della rappresaglia, si riudiranno le liete canzoni paesane dei barcaiuoli e quelle della patria grande; il Sebino ritornerà luogo di tranquilla operosità feconda di benessere per tutti, luogo dai forestieri frequentato e invidiato.

Mi risuonano nell'animo pieno della visione dell'avvenire le ultime parole di Faust:

> Voglio che questo sogno
> Sia la santa poesia
> e l'ultimo bisogno
> dell'esistenza mia.

Prof. B. SINA.

NEL QVARTO CENTENA-RIO DI PIETRO PERVGINO

(fot. Anderson, Roma)

PERUGIA - PARTICOLARE DELLA VÔLTA DELLA SALA D'UDIENZA DEL CAMBIO, AFFRESCATA DAL PERUGINO.

Mentre Perugia si appresta a celebrare in forma solenne il grande artista che da quella città ebbe il nome di battaglia — e le onoranze culmineranno con la inaugurazione di un monumento a Pietro Vannucci e l'apertura dei corsi estivi, così sapientemente organizzati dalla Libera Università Perugina — abbiamo pregato Nello Tarchiani *di rievocare i tratti più caratteristici dell'artista le cui opere sono oggetto di così vasta ammirazione, ma la cui vita è pressochè ignorata anche dagli stessi suoi ammiratori.*

PAUL BOURGET, nelle notissime pagine di *Sensations d'Italie*, a proposito di un suo devoto pellegrinaggio a Città della Pieve, foggia fantasticamente un dramma spirituale peruginesco: l'artefice, religiosissimo, divenuto incredulo per l'ingiusto supplizio del Savonarola — fatto condannare come eretico da un papa — e perduta la speranza in un mondo migliore avvenire, volge ogni pensiero ai beni terreni, al guadagno. E il dramma da spirituale diventa, se così possiamo dire, artistico: mentre s'inaridisce l'ispirazione religiosa, che aveva suggerito tante creazioni sentite e sincere, la maniera si sostituisce allo stile, il mestiere all'arte.

Così, sia pure in forma dubitativa, Paul [illegible]erca di spiegare la decadenza del [illegible]n dallo scorcio del secolo XV. [illegible] se la tragica sorte del frate de[illegible]ettivamente un indirizzo diverso [illegible]i qualche artista — basterà ram[illegible]are Sandro Botticelli e Fra' Bartolom[illegible] — un primo intorpidimento nell'arte di [illegible] si può scorgere fino nel Polittico di [illegible]he è del 1491, ed ove già tor[illegible]nti e motivi sperimentati altrove, ed uno stesso modello appare — poco diverso — in diversa funzione; e quando il 23 di maggio del 1498 il domenicano veniva condotto al supplizio, già da qualche anno il Perugino aveva preso a ripetere composizio-

PRESUNTO RITRATTINO GIOVANILE DEL PERUGINO (da un disegno della Galleria degli Uffizi).

(fot. Alinari, Firenze)

PIETRO PERUGINO - STUDIO PER MADONNA ORANTE (PARIGI - MUSEO DEL LOUVRE).

ni e figure, qualche volta semplicemente invertendole, ed a lasciar troppo fare i suoi aiuti.

Dramma invece ci fu; ma più tardi, nel 1505: quando, cioè, Leonardo attendeva alla « Battaglia d'Anghiari » e ritraeva la « Gioconda »; Michelangiolo lavorava al cartone della « Guerra di Pisa » e da poco aveva posto il suo « David » alla porta di Palazzo Vecchio; e Raffaello, ventiduenne, già affascinava con le sue dolci Madonne i patrizi umbri ed i ricchi mercanti toscani.

In quell'anno, dunque, i frati de' Servi, all'Annunziata di Firenze, dettero a finire a Pietro quella *Deposizione* che Filippino Lippi aveva lasciato, per la morte, interrotta; e gli commisero anche un'*Assunzione*, che doveva accompagnarsi con quella, sì da formare una doppia pala, con una faccia all'al- [illegible] una al coro. « Dicesi — continua il Vasari — che quando detta opera si scoperse, fu da tutti i nuovi artefici assai biasimata; e particolarmente perchè si era Pietro servito di quelle figure che altre volte era usato mettere in opera: dove tentandolo gli amici suoi dicevano che affaticato non s'era, e che aveva tralasciato il buon modo dell'operare o per avarizia o per non perder tempo. Ai quali Pietro rispondeva: Io ho messo in opera le figure altre volte lodate da voi, e che vi sono infinitamente piaciute: se ora vi dispiacciono e non le lodate, che ne posso io? ».

Pietoso artifizio polemico di un creatore ormai esausto! E intanto, proprio allora, Isabella d'Este, ricevuto quel *Combattimento d'Amore con la Castità,* che gli aveva chiesto per porlo nel suo famoso « camerino » tra le allegorie del Mantegna, del Costa e del Correggio, e che il maestro, come al solito, aveva lasciato eseguire in gran parte ad uno scolaro ed aiuto, gli scriveva duramente: « Ma quando fusse stato finito cum magior diligentia, havendo a stare appresso quelli del Mantinea, che sono summamenti netti, seria stato magior

(fot. Alinari, Firenze)

PERUGIA, COLLEGIO DEL CAMBIO - AUTORITR. DEL PERUGINO.

...ore vostro e più nostra ...tisfactione ».

Era la sconfitta completa!

Eppure questo artefice aveva avuto tutte le fortune possibili!

Da Città della Pieve — ove, secondo la tradizione più sicura raccolta anche dal Vasari, nacque da povera gente circa l'anno 1446 — era sceso a Perugia ad impararvi probabilmente la miniatura, che ivi allora aveva raggiunto singolare eccellenza; poi, forse tra il '65 e il '69, era stato con Piero Della Francesca ad Arezzo e a Sansepolcro, e aveva potuto avere a maestro uno dei più grandi pittori del quattrocento: colui che doveva aprire più larghi orizzonti alla pittura italiana.

(fot. Anderson, Roma)

PERUGIA, CHIESA DI S. PIETRO - LA PIETÀ DEL PERUGINO.

E con Piero, probabilmente, cooperò a quella *Assunzione*, ora nella Pinacoteca di Sansepolcro, ove Adolfo Venturi scorge la composizione e il disegno del maestro, ma la esecuzione pittorica del discepolo, che, a malgrado dell'imperizia e della necessaria imitazione, sa già dare al San Girolamo il tipo, che conserverà poi quasi sempre nelle opere sue posteriori; e dà già a Santa Chiara quello sguardo tra tenero e appassionato, che sarà tipico di tutte le sue creature.

(fot. Alinari, Firenze)

...STINA IN VATICANO - PARTICOLARE ... PERUGINO «CRISTO CONSEGNA LE ... FIGURANTE IL PERUGINO STESSO.

E intanto impara dal sommo maestro che cosa siano ordine e chiarezza nella composizione, distribuita quasi con rigore geometrico; e l'insegnamento non dimenticherà più, ogni volta che avrà da sceneggiare un episodio grandioso: le sue Assunzioni, Incoronazioni e Ascensioni stanno a dimostrarlo. E impara anche il giuoco sapiente degli spazi, che alla Sistina, nella *Consegna delle chiavi*, gli permetterà di raggiungere una inaspettata ampiezza di respiro; impara come adoperare le architetture quale elemento precipuo della composizione; e fa l'occhio agli sfondi lontani di paese, ora sfuggente all'orizzonte, ora invece limitato da basse colline.

Con questo bagaglio, nel '72 arriva a Firenze: la città del sogno e del tormento di ogni artista, allora. E qui lo attrae la grazia tradizionale della scuola, e lo affascina la plasticità scattante di Antonio Pollaiuolo. Sembra anzi, almeno per un momento, risalir fino ad Andrea del Castagno, tanto v'è della

scultoria monumentalità di questi nel *San Giacomo* dell'Oratorio dei Pellegrini in Assisi. E il *San Sebastiano* della Chiesa di Cerqueta — la prima opera sicuramente datata del nostro — fa pensare a Benedetto da Majano. Poi, tra il '78 e l' '81, è a Loreto con Luca Signorelli, e attinge da lui una più disinvolta libertà di forme, e impara come possa esser grandiosa tanto la grazia quasi muliebre degli angeli musicanti, quanto la severità maschia e solenne degli apostoli disputanti.

Ormai è maturo. Da Loreto, sullo scorcio dell' '81, è chiamato a Roma, coi più celebri maestri del tempo, a decorare la Sistina; e nella *Consegna delle chiavi* dimostra di essersi fatto uno stile, assimilando con geniale facilità i varii insegnamenti e le molteplici derivazioni.

È la fama; è la gloria: a trentacinque anni appena.

Ed ecco la Signoria di Firenze chiamarlo ad affrescare, col Botticelli e col Ghirlandaio, la Sala dei Gigli di Palazzo Vecchio; come più tardi Venezia lo vuole a dipingere nel Salone del Maggior Consiglio. Ecco Orvieto richiederlo per la Cappella di San Brizio, e reclamarlo inutilmente per un decennio. E Ludovico il Moro lo sollecita, lieto di ottenerne una tavola per la famosa Certosa di Pavia; mentre Isabella d'Este comincia a tormentarlo per avere una sua cosa, ed Agostino Chigi — il magnifico mercante e sagace conoscitore di artisti — lo proclama «il migliore maestro d'Italia». Appena terminata la decorazione del Collegio del Cambio — nel 1501 — i perugini, per onorarlo, lo eleggon priore.

Da qualche anno però Pietro sfruttava la propria fama.

(fot. Alinari, Firenze)

SANSEPOLCRO - PINACOTECA - L'ASSUNZIONE DELLA VERGINE DI PIERO DELLA FRANCESCA (SI RITIENE SIA STATA COLORITA DAL PERUGINO SU DISEGNO DI PIERO DELLA FRANCESCA).

Tra l'affresco della Sistina e poco dopo il polittico di Villa Albani, nel periodo cioè che Adolfo Venturi definisce come «quello della estrema diligenza e della più elevata espressione religiosa», aveva eseguito, tra le molte cose genialmente squisite, alcuni capolavori: la *Visione di San Bernardo* ora a Monaco e l'*Apollo e Marsia* del Louvre, ove c'è già tanto di Raffaello che il dipinto è stato lungamente creduto dell'Urbinate; e alcune delle sue più dolci Madonne.

Ma col 1488 aveva già cominciato a far più randagia ancora la sua vita; sì che i documenti riescono scarsamente a precisarla; e poi, a poco a poco, da prima insensibilmente, aveva cominciato a fare, dell'arte, mestiere.

Ora è a Roma, ora a giro per l'Umbria, ora a Firenze, ove ha sposato Clara, figlia dell' arch. Luca Fancelli, ed ove fa più lunga dimora. Ma qui anche cominciano ben presto gli attriti, specialmente con Michelangiolo, che non era uomo da mandare a dir dietro quel che pensava. E, almeno a credere al Vasari, pensava e diceva «che

« li era goffo nell'arte ». Sì che sembra finissero tutti e due davanti agli Otto, e che il Perugino avesse la peggio. Poco dopo, le critiche per le tavole dell'Annunziata, dovevano persuaderlo che non v'era più neppure da sfruttare la fama.

Intanto conduce una vita travagliatissima. « Vecchio e grasso e omo maturissimo », come lo descriveva Luigi Ciocca a Isabella d'Este, accetta commissioni di ogni parte. « Piglia più che non può » scrive alla marchesa Giovan Francesco Malatesta; e Angelo del Tovaglia avverte che « tutti si lamentano » per quel suo continuo mancare agli impegni.

(*fot. Alinari, Firenze*)

TREVI - CHIESA DI S. MARIA DELLE LACRIME.
L'ADORAZIONE DEI MAGI
(UNA DELLE ULTIME OPERE DEL PERUGINO).

Ogni tanto sparisce da Firenze. Dov'è? Forse in qualche paesetto dell'Umbria a contentare un po' i suoi compaesani. Ma a casa non sanno niente o figurano di non saperlo; e i committenti o i loro fiduciari, che attendono da mesi, da anni, aspettano che torni e lasciano che li pasca ancora di buone promesse.

La più accanita e inesorabile è Isabella d'Este.

Nel 1500 ha il desiderio di aver qualcosa del sempre famoso maestro, e ne scrive a Giovanna da Montefeltro, che aveva familiarità col pittore; ma questa risponde essere « uomo difficile ad indurlo ». Due anni dopo si rivolge a Francesco Malatesta, da lei inviato a Firenze per trattare un parentado coi Medici; ma il Malatesta cerca di dissuaderla dal pensare al Perugino, « homo longo e per modo de parlare quasi mai non finisse opera chel comenza, tanta è la lunghezza sua »; e le propone piuttosto Filippino Lippi o il Botticelli.

Ma Isabella insiste, e la vince. Nel gennaio del 1503 si stipula il contratto per mano di notaro; e subito dopo il Perugino si affatica a scrivere alla marchesa una di quelle sue lettere sgrammaticate, e quasi disegnate con pena estrema, lettera a lettera, come nell'autografo che pubblichiamo e che fece malignare un nobile poeta perugino che Pietro

Fu restaurator de la Pittura
Ma guastator de l'Arte di scrittura.

Intanto il lavoro, che doveva esser compiuto in pochi mesi, nel giugno non era neppure iniziato. Allora Isabella comincia l'assedio. Mette alle costole del maestro i suoi corrispondenti; lo fa sorvegliare dall'abate Agostino Strozza, venuto di Piacenza alla Badia Fiesolana e buon conoscitore di cose d'arte; gli manda ogni poco a bot-

(fot. Tilli, Perugia)

PANORAMA DA LEVANTE DI CITTÀ DELLA PIEVE, LA CITTÀ CHE DIEDE I NATALI A PERUGINO

tega Luigi Ciocca. E questi avverte la marchesa che il pittore fa sulla tela promessa « certe Faune femine che hanno le gambe molto male proporzionate e brute, et non vole esser correcto come sel fusse Jotto o altro supremo pictore; che — aggiunge — se non havessi havuto respecto a quelle belle fanciulle gli averia dicto un carico di villanie ». Le fanciulle, sono delle vicine che vanno di continuo in casa di Pietro, e forse gli fanno un po' da modelle.

Isabella, preoccupata, ricorre di nuovo allo Strozza; ma intanto scrive al Ciocca di aver capito perchè frequenti tanto volentieri la bottega del pittore: per veder le «belle damigelle»; e sembra sodisfatta che il fiduciario eserciti, per ciò, una maggior sorveglianza.

E il Perugino ha da avere continuamente tra i piedi il Ciocca che gli fa il vagheggino con le ragazze; e lo Strozza che lo corregge. Anche Salai, una creatura di Leonardo, un ragazzo, gli mandano, perchè gli faccia qualche osservazione; e di nascosto fanno veder l'opera ad « un pittore assai esperto e di buono ingegno » che ne riferisce non del tutto in favore.

Intanto il maestro teme, e per gli indugi suoi e per le continue rimostranze di Isabella e dei confidenti, di non veder più gli ottanta ducati oltre i venti già avuti; teme non gli debba rimaner l'opera « sulle spalle »; non si fida neppure della potente signora, celebre per la sua magnificenza. « Non ... lifferenza da una persona all'altra », avverte il Ciocca.

Finalmente, nel giugno del 1505 la tela è finita, con quale sodisfazione di Isabella, sappiamo.

Era lungo, ma non per la tormentosa incontentabilità di Leonardo; sì bene perchè,

(fot. Tilli, Perugia)

PERUGIA - LA CASA CHE ABITÒ IL PERUGINO.

come diceva il Malatesta, pigliava più commissioni che non potesse.

Eppure, per far presto, non si peritava di adoperare anche per il polittico della Certosa di Pavia elementi già sfruttati. Il gruppo del pannello centrale, con la Vergine orante, lo ripeteva da un tondo oggi nella Galleria Liechtenstein; e nel pannello di sinistra riproduceva, di poco mutandone la mossa, il San Michele già dipinto nella pala di Bologna. Quel San Michele, che nel Collegio del Cambio si presterà per un po' a far da Publio Scipione, per tornar subito dopo in funzione di Arcangelo nella *Assunzione* fatta per Vallombrosa.

(fot. Tilli, Perugia)

CITTÀ DELLA PIEVE - L'ADORAZIONE DEI MAGI
UNA DELLE POCHE OPERE CHE IL PERUGINO ESEGUÌ NELLA SUA CITTÀ NATALE.

E dovendo eseguire una *Ascensione* per Sansepolcro, non dubitava di adoperare la stessa composizione e i medesimi spolveri di quella già mandata a San Pietro di Perugia.

(fot. Tilli, Perugia)

IL CASTELLO DI FONTIGNANO
LA BORGATA IN CUI MORÌ IL PERUGINO.

A guardare alle opere del primo ventennio del cinquecento, si pensa all'aneddoto — forse affidato soltanto alla tradizione orale — dell'artefice che chiamato al desco dalla moglie, risponde: « Aspetta un po'; faccio altre due figure, e poi vengo ».

Eppure con tanto lavoro, eseguito con pochissimi scrupoli e moltissimi aiuti, non sguazzava nell'oro. Se non era un'accorta menzogna del maestro, il Ciocca informava Isabella che il pittore tanto ricercato « era sforzato a servire chi lo pagava da hora in hora »; e poco tempo dopo aggiungeva «ch'el povero Maestro non vive se non de le fatiche sue ».

Certo nella tradizione, raccolta dal Vasari, di un Perugino avido, tanto che « per danari avrebbe fatto ogni malo contratto »; e ricco sì da comprare e murar case a Firenze ed acquistar beni stabili a Perugia ed a Castel della Pieve, ci ha da essere non poco di esagerazione.

Se fosse stato veramente avido, avrebbe cercato di accontentare con maggiore sollecitudine una committente quale era Isabella d'Este; non avrebbe lasciato alla terra

(fot. Alinari, Firenze)

PERUGIA - SALA DEL COLLEGIO DEL CAMBIO, FRESCATA DAL PERUGINO.

di Panicale quattordici drappelloni, tutti dipinti da lui con figure, per un resto di credito di undici fiorini; non avrebbe scritto, simpaticamente, a quelli di Città della Pieve: «Per le pitture dell'oratorio dei Disciplinati ci vorrebbero almeno 200 fiorini. Io mi contenterò di cento, come paesano, e venticinque subito, gli altri in tre anni, venticinque l'anno». E alla fine si accontentò di settantacinque!

Se fosse stato ricco quando, già vecchio, nel 1521, comprò due poderi per 1600 fiorini, non li avrebbe pagati a stento: 1200 subito, 150 con la cessione di una casetta, il resto a tempo.

Ormai era al tramonto. Già a Roma, nel 1508, mentre lavorava alla vôlta della sala che fu poi quella dell'Incendio di Borgo, aveva dovuto veder arrivare Raffaello, l'antico discepolo, e divinarne forse l'avvenire magnifico.

Allora, nel 1521, peregrinando quasi solo [illegible]r l'Umbria. come se il suo nome e la sua [illegible] i fosser ristretti al suo paese, ripete ancora i vecchi schemi, i vecchi motivi, le usate forme, sempre con maggior stanchezza. E quando lo chiamano a San Severo di Perugia, a compiere l'affresco lasciato interrotto da Raffaello, ormai scomparso in un fulgore di gloria, il maestro termina la opera del discepolo — che nella *Disputa* e nella *Scuola di Atene* aveva rivelato come si potessero genialmente muovere masse di uomini entro un ritmo armonioso — allineando rigidamente una teoria di Santi, quasi come aveva fatto, giovanissimo, nella tavola di Sansepolcro, andando sul disegno di Piero della Francesca.

Finalmente, quasi ottantenne, si rifugia a Fontignano, forse a dipingervi quella Vergine col putto, che è una tal larva da dubitar fortemente sia cosa di colui, che Agostino Chigi aveva proclamato il «maggior maestro d'Italia». E a Fontignano, tra il febbraio e il marzo del 1524, muore miseramente di peste, e senza un onore è sepolto nella campagna, a pie' di una querce.

qui torna a fiorire un' altra ... enda, raccolta dal Vasari; quel... ella incredulità del Maestro.

Fu Pietro — dice il biografo ...tino — persona di assai poca religione, e non se gli potè mai far credere l'immortalità dell' anima: anzi, con parole accomodate al suo cervello di porfido, ostinatissimamente ricusò ogni buona via ».

Per secoli la tradizione vasariana fu accettata senza discussione; e non pochi vi ricamarono su qualche variazione, come il minorita conventuale Ciatti, che negli *Annali* di Perugia ricordava all'anno 1524: « Pietro capo pittore di tavole, ma anche che l'anima sua fosse come una tavola rasa, ma molta poca coscienza, e fu notato di poca religione, e che non credesse l'immortalità dell'anima ».

Un secolo fa i biografi perugini cominciarono a difenderlo da questa accusa d'empietà; e ricordarono l'acquisto fatto di una tomba nell'Annunziata di Firenze; citarono l'accordo passato nel dicembre del '24 tra i figli del defunto pittore e i padri agostiniani di Perugia, per dare al Maestro degna sepoltura in Sant'Agostino; accennarono al fatto che i fratelli della Compagnia di Fontignano ne avevan tratto il corpo di sotto la querce, per riporlo presso alla chiesa, non potendosi forse fare il divisato trasporto a Perugia per la gran morìa che disertava il contado.

Argomenti, questi, di validità relativa. Le forme amavano rispettarle anche gli increduli. Certo, di contro a questi argomenti sta anche una nota che Gaspare Celio, pittore romano del cinquecento, appose ad un esemplare della prima edizione delle *Vite* del Vasari. La nota dice: « Quando stava per morire, gli fu detto che era necessario che si confessasse. Pietro rispose: Io voglio vedere come starà di là un'anima che non si sia confessata. Nè si volle altro; per lo che fu sepolto fuori in un campo, dove li parenti poi fecero dipingere una Maestà. Questo lo conta Niccolò delle Pomarance, che aveva la moglie parente di quella di Pietro ».

FAC SIMILE DI UN AUTOGRAFO DEL PERUGINO.

Tradizione familiare, dunque; e tradizione di empietà più che di incredulità.

Comunque sia

> Le Madonne che vide il Perugino
> Scender ne' puri occasi dell'aprile
> E le braccia, adorando, in sul bambino
> Aprir con deità così gentile

rappresentano da secoli forse quanto di più ispirato — dopo l'Angelico — abbia dato il Rinascimento; e da più di cinquant'anni il Poeta le ha, magnificandole nel verso, rese anche più popolari, universali; anche se, proprio quasi a farlo a bella posta, non una delle Madonne dell'artefice umbro « apre le braccia » sul putto divino, ma sempre chiude e piega le mani in atto di preghiera.

Tanto fa: nella massa, la finzione poetica si è andata quasi sostituendo alla finzione pittorica.

E specialmente per queste sue Madonne dolcissime, per le sue sante dagli sguardi teneri e lacrimosi, per la grazia delle sue figure, pei paesaggi dagli alberelli rameggianti sottili — quasi più che per le sue belle qualità di coloritore — il Perugino ha anc'oggi una fama (parlo della massa, non dei conoscitori) che certo non hanno altri di ben diversa tempra. Ma non è proprio il caso — in questa ricordanza centenaria — di ridurre tal rinomanza alle sue vere e giuste proporzioni.

NELLO TARCHIANI.

Prima, Seconda e Terza classe

Se lo stabilire i prezzi in un commercio qualsiasi è cosa difficilissima, che esige in chi lo fa qualità di psicologo, oltrechè conoscenza del mestiere, immaginate quanto la cosa sia ardua nel campo dei trasporti ferroviari, le cui tariffe van fissate preventivamente ed in maniera inderogabile! Il commerciante ha, in fondo, una risorsa che è quella di dibattere il prezzo, cioè di saggiare le disponibilità del compratore e, a seconda che si trova di fronte ad un prodigo o ad un avaro, a un ricco o ad povero, ad un ignorante o ad una persona intelligente, ottenere un prezzo maggiore o minore. Anche i grandi magazzini, che, non potendo lasciare ai loro molti commessi la facoltà di dibattere, debbono adottare i prezzi fissi, finiscono per cadere per altre vie — gli sconti, le finte liquidazioni, i premi, ecc. — in quella che è la variabilità del prezzo non in dipendenza dell'oggetto fornito, ma in ragione del cliente servito. Le ferrovie debbono far questo in via di previsione, con forme, anzi con formule generali e con quel pudore che si chiede al « pubblico servizio », il quale non deve essere nemmeno sospettato di favoritismi, di privilegi e via dicendo.

Vi è chi ritiene che « creare una tariffa » per viaggiatori sia cosa facile dal momento che la tariffa deve rimborsare la spesa: si tratterebbe in sostanza di calcolare ciò che costa il trasporto di un viaggiatore per uno o per tanti chilometri e con semplici operazioni aritmetiche stabilire quel prezzo o quella scala di prezzi da far pagare al pubblico. Il male è che una cosa assai difficile, per non dire impossibile, è appunto quella del calcolo del costo di un dato trasporto.

Il viaggiatore che giunge trafelato a prender posto all'ultimo momento in un treno zeppo non costa proprio nulla: la ferrovia non deve per lui nè pagare un agente in più, nè impiegare maggior materiale: al massimo si potrebbe sofisticare su quei sessanta o settanta chili aggiunti al peso di cinque o cento tonnellate del treno; ma i calcoli più rigorosi non vi porterebbero ad individuare [illegible] che uscisse dal mezzo millesimo [illegible] pel carbone in più che la locomotiva [illegible] consumare a ogni chilometro di percorso.

La tenuità del costo del viaggiatore aggiunto ad un treno che deve ad ogni modo partire costituisce, del resto, la ragione economica della relativa facilità con cui una azienda ferroviaria concede un biglietto gratuito, magari *permanente!*

Viceversa si può dire che se si vuol ripartire la spesa di un treno semivuoto — come se ne vedono su tutte le linee — sui pochi viaggiatori che l'occupano, anche limitandosi al solo personale e al solo carbone si giunge a cifre che escludono ogni ragionevole confronto con le tariffe.

Messi da parte i due estremi sembra che l'idea giusta sia quella di fermarsi alla media. Fatto un calcolo di ciò che costa in tutto il servizio viaggiatori (altra cosa difficile perchè molto personale si occupa nel contempo di viaggiatori e di merci, e viaggiatori e merci insieme portano molti treni) e divisa questa somma pel numero approssimativo dei chilometri percorsi dalla totalità dei viaggiatori, si ottiene una cifra che congruamente arrotondata per aggiungere alle spese l'utile industriale, potrebbe costituire la *base*, cioè il prezzo chilometrico della tariffa.

Ahimè, nemmeno per questa via si giungerebbe allo scopo. Questo prezzo medio, per alcuni sarebbe magari conveniente, ma per molti riuscirebbe proibitivo. Pochi viaggerebbero e gl'introiti sarebbero certamente inferiori alla spesa.

Bisogna aguzzare l'ingegno e cercare qualche espediente.

Quello cui pensarono subito i primi esercenti di ferrovie, è la divisione in classi. Il mondo, essi si dissero, non ha una composizione omogenea. Vi sono pochi ricchi, parecchi che stanno così e così, moltissimi che guadagnano appena di che vivere. Vediamo un po' di far pagare più, assai più della media ai ricchi, qualche cosa come la media a quel ceto che medio appunto viene considerato e assai meno della media al gran numero di coloro che ne hanno pochi da spendere. Naturalmente bisogna far qualche differenza di trattamento, se no come faremo a giustificare la differenza del prezzo? Ebbene, porremo — si disse il ferroviere psicologo — un cu-

NUMERO DEI VIAGGI PER ABITANTE.

scino più soffice a coloro che vorranno viaggiare da signori, un altro meno soffice a quei tali del ceto medio e obbligheremo i poveracci a sedersi sul nudo legno. Si ebbero così le tre classi; ma l'ingenuo che volle porre in relazione il maggior costo del materiale di prima classe colla differenza di prezzo rispetto alle classi inferiori trovò che i conti non tornavano. E le Amministrazioni ferroviarie rimasero ostinatamente sorde alle offerte di un filantropo che avrebbe volentieri sostenuto di suo la spesa per dotare di cuscini — sia pure modesti — le dure panche della terza classe. Sfido io! In tal caso anche [illegible] seconda sarebbero passati in terza e [illegible] ie ci avrebbero rimesso la differenza [illegible]

[illegible] te delle tre classi apparve così [illegible] tutte le ferrovie lo adottarono. [illegible] fu sotto una forma ingenua [illegible] ica in quanto non si lasciava [illegible] oltà di scelta. Un avviso della [illegible] ostruita in Italia — la Na[illegible] parla di carrozze destinate ai viaggiatori in *coppola* (berretto) che godevano un prezzo ridotto, ma dovevano stare in piedi, come nella quarta classe usata in Germania e mantenuta anche in Italia, per un'antica disposizione, sulla Napoli-Avellino. Soltanto i viaggiatori in cappello a cilindro (unica forma di cappello allora usata) avevano diritto di prender posto nelle vetture con sedili. Oggidì un ricordo della classe obbligatoria si ha sulle ferrovie coloniali che destinano vetture apposite alla gente di colore.

Ma questo espediente non bastava. Si dovè cercare subito qualche altro. Si notò che mentre alla generalità dei viaggi corrisponde un'assenza di notevole durata dalla residenza, ve ne sono alcuni che si fanno o si vorrebbero fare per una breve assenza, sia essa motivata da ragioni di svago o da ragioni di piccoli affari. Nel primo caso siamo in grado di sopportare un prezzo elevato, tanto più che altre spese dovremo aggiungere a quella ferroviaria; nel secondo caso, no. Giova, adunque, distinguere. Per coloro che comprano insieme il biglietto per il doppio

PREZZI MEDI PER KM. SECONDO LE CLASSI.

viaggio in un senso e in quello opposto e si obbligano a rientrare in residenza entro un breve termine, pena la perdita del secondo biglietto, si faccia un forte ribasso. Sorse così il biglietto di *andata-ritorno*, la più indovinata delle « riduzioni », che subito si diffuse dappertutto con soddisfazione del pubblico e più ancora delle ferrovie perchè contribuì potentemente allo sviluppo dei viaggi.

Cresceva il traffico, ma crescevano pure le spese. Occorsero ancora nuovi espedienti. Il *biglietto circolare*, tanto adatto per gli sposi in viaggio di nozze che girano senza mèta, è una variazione dell'andata-ritorno. (La ferrovia vi fa un ribasso se fate quel giro che essa vi offre. Perchè mai? Perchè se avete quattrini a sufficienza per poter fare a meno della riduzione, sceglierete l'itinerario a modo vostro e pagherete di più).

Le altre *riduzioni* o *concessioni* sono an[illegible] espedienti destinati... ad accrescere [illegible] prodotti delle ferrovie. Questo, beninteso, non si dice mai; che anzi le ferrovie dichia[illegible] sempre di aver adottato un ribasso « *a* [illegible]*ggio del pubblico* » come il venditore [illegible] di [illegible] mare per fare il bene del[illegible] [illegible] spettabile clientela; ma il vero è che se si accorda la riduzione a un Congresso lo si fa solo perchè il Congresso e il ribasso messi insieme costituiscono l'occasione che fa compiere viaggi, i quali altrimenti non si sarebbero fatti. Tanto la spesa di esercizio non cresce perchè i congressisti, essendo relativamente pochi, vanno ad occupare posti che sarebbero rimasti vuoti.

Poi si pensò ai biglietti di abbonamento, al congegno differenziale dei prezzi ed a tanti altri espedienti del genere tendenti sempre a far sì che la ferrovia possa introitare di più, la spesa restando invariata.

***

Si era così formata una tradizione in materia di prezzi di viaggio, che tutti rispettavano perchè l'esperienza la ratificava giornalmente. Non che riduzioni errate (tali, ripetiamo, sono da considerarsi tutte quelle che fanno diminuire o soltanto non fanno crescere l'*entrata complessiva* delle ferrovie, giacchè la spesa generalmente *non* si risente di una variazione nel numero dei viaggiatori che non sia grandissima), non ne siano state messe in vigore; ma ad errore riconosciuto erano state eliminate sicchè le modifiche suc-

NUMERO DEI VIAGGIATORI PRIMA E DOPO LA GUERRA.

cessive alle tariffe erano sempre costituite da ritocchi ad un congegno ormai perfezionato.

Venne la guerra e la saggezza accumulata in tanti anni di esperienze saltò in aria. I prezzi dovettero essere tutti accresciuti pel dilagare delle spese; l'accavallarsi degli avvenimenti non permise di rinnovare i ragionamenti fatti al momento della istituzione delle antiche tariffe; prevalsero considerazioni estranee a quelle economiche propriamente dette. A guerra finita ci siamo trovati a dover ricominciare da capo. Ancora oggi ci [illegible]liamo quali rapporti scambievoli devono [illegible] fra i prezzi delle diverse classi; se [illegible]niente mantenerle ancora tutte e tre; [illegible]luzioni abolite si debbano ripristi[illegible] simili.

[illegible]a, un istintivo senso di previ[illegible] salvato da gravi errori. Quello [illegible]ale assai più di quello che [illegible]gliando di fare.

[illegible] per l'Italia è la seguente: [illegible]a guerra ogni viaggiatore [illegible]ent. 6,5 al km. per la pri[illegible]5, per la seconda, cent. 4, [illegible] si paga, sempre *in media*, [illegible], cent. 16 per la seconda, cent. 11 per la terza. Cioè la classe dei ricchi è stata rincarata in ragione di più di quattro volte, quella intermedia in ragione del triplo, mentre l'ultima classe costa soltanto due volte e mezza quello che costava prima.

Da questa constatazione si son tratte parecchie deduzioni. Una è la seguente. Si dice: i prezzi hanno potuto crescere perchè la moneta si è svalutata; ma si è sbagliato a non adottare un coefficiente di maggiorazione eguale per tutte le classi e corrispondente alla svalutazione della moneta. Se è presso a poco giusto che la prima classe paghi in ragione di 28 cent., la seconda dovrebbe pagare in ragione di 20 e non di 16, la terza in ragione di 16 e non di 11.

Temiamo molto che questo ragionamento zoppichi.

Noi abbiamo, è vero, un'idea della svalutazione della nostra lira, che, paragonata alla moneta rimasta stabile, vale oggi circa 25 cent. di quanto valeva allorchè corrispondeva all'oro. Ma non è detto che i prezzi di oggi possano ancora essere quelli di prima a pari moneta. Molte merci sono rincarate perchè è cresciuta la domanda o è diminuita l'offerta; altre non possono trovare smercio

ai prezzi di una volta per ragioni inverse. Alcuni generi di prima necessità hanno subito un rincaro; ciò fa che siano diminuite le disponibilità per le spese che, come quelle di viaggio, non sempre corrispondono ad una necessità assoluta. Certo è che in tutti i paesi, obbligati come noi ad accrescere i prezzi ferroviari, *l'aumento percentuale della terza classe si è mantenuto inferiore a quello delle altre due classi.* Questo potrebbe essere effetto di una comune tendenza demagogica; assai più probabilmente dipenderà dalla considerazione economica che il campo della terza classe è un terreno assai fertile perchè comprende la grandissima maggioranza di cittadini. Fu fatto tempo addietro un curioso rilievo, cioè che *in paesi ricchi* (come la Inghilterra) *la percentuale dei viaggiatori di terza classe rispetto al totale è più elevata di quelli dei paesi poveri* (come l'Italia). Perchè mai? Perchè l'Inglese compie 30 viaggi all'anno e l'Italiano ne compie 4 soltanto: cioè il bisogno o il gusto di viaggiare nei paesi ricchi hanno penetrato gli strati più bassi della popolazione, facendo crescere enormemente la clientela della terza classe.

Ecco qui qualche cifra per un confronto fra l'anteguerra ed oggi, confronto dal quale, se non c'inganniamo, emergono gli utili effetti dell'aver mantenuto relativamente più bassi i prezzi delle classi inferiori.

Nel 1913 sulle ferrovie italiane esercitate dallo Stato si ebbero 94 milioni di viaggiatori di cui 3,5 per la I, 12,5 per la II, 78 per per la III e quindi la distribuzione fra le classi fu rispettivamente del 4, del 13, dell'83%. Nel 1920-21 il numero dei viaggiatori salì a 127 milioni di cui 4 in I, 13 in II, 110 in III: cioè la distribuzione percentuale variò a benefizio dell'ultima classe: la I scese dal 4 al 3 %, la II dal 13 al 10, la III salì dall'83 all'87. Si sarebbe avuto un così considerevole aumento del numero totale dei viaggiatori se il prezzo per la terza classe non fosse stato tenuto relativamente al di [illegible]to di quello dell'anteguerra?

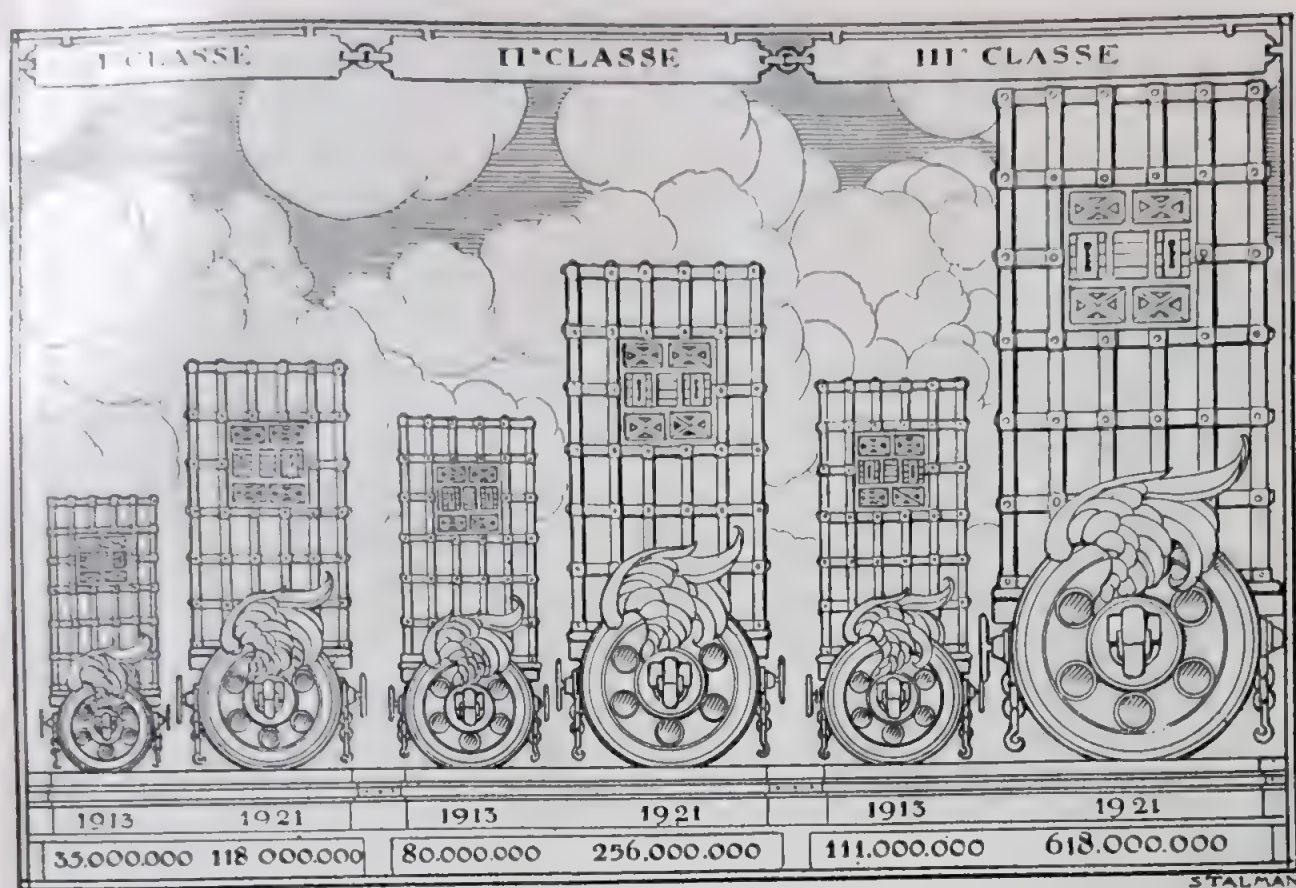
[illegible]rdiamo i prodotti. Nel 1913 i viag[illegible] alle ferrovie 226 milioni, nel [illegible] milioni, cioè i prodotti crebbero [illegible] svalutazione del[illegible] che si poteva [illegible]lere. La prima classe, che rendeva 35 [illegible]ra, ora (1920-21) ne ren[illegible] ora ne rende 256 e la terza che ne rendeva 111 è salita a 618. Benedetta la III classe! E vogliamo andare a disturbarla?

Ancora. Nel 1913 ogni viaggiatore in media rendeva due lire; ora in media ne rende 8 circa. Anche per questa via ritroviamo il rapporto che adottiamo come misura della svalutazione monetaria e non importa gran che se il viaggiatore ora fa viaggi più lunghi.

Nei periodi critici le ferrovie hanno sempre cercato — e trovato — un miglioramento alla loro situazione in un ribasso, non in un rialzo delle tariffe. Solo un grande cataclisma come la guerra, con lo sconvolgimento portato nei valori monetari, ha potuto giustificare una tendenza all'aumento. Ma è bene che — tenuto conto dei rapporti fra le monete — ne sia risultata una riduzione in senso assoluto per l'ultima classe. Le ferrovie probabilmente se ne sono avvantaggiate: più se ne avvantaggeranno in seguito.

⁂

Dalla constatata variazione dei prezzi si è tratta ancora un'altra deduzione. Fatti dei calcoli basati su criteri assai discutibili si è detto che il viaggiatore-chilometro costa in I classe 53 cent., in II classe 26 ed in III 13. Cioè la prima classe sarebbe scandalosamente passiva. Lo Stato, per ogni arricchito di guerra che percorre un chilometro sui soffici cuscini di I, rimetterebbe ben 25 cent.! Un rimedio s'impone: elevare il costo del biglietto sino ai 53 cent. per chilometro (per evitare equivoci i lettori ricordino che parliamo sempre di prezzi medi, e che i prezzi reali sono quindi maggiori o minori delle cifre indicate), significherebbe forse allontanarne tutti coloro che pagano. E poichè non varrebbe la pena di mantenere una classe privilegiata per quei pochissimi che godono già il privilegio di non pagare, *sopprimiamo la prima classe!* Si farà allora una economia pari alla differenza fra gl'indicati tassi di spesa e d'introito applicata a tutti i chilometri percorsi, economia che — corbezzoli — ammonterebbe a *centotrenta milioni!*

Se il lettore ci ha seguito, comprende subito che qui siamo di fronte ad un errore evidente. Soppressa che fosse la I classe, i 4 milioni di viaggiatori che oggi la preferiscono su un totale di 127 milioni sarebbero obbligati a viaggiare in II e non importa se

PRODOTTO VIAGGI PRIMA E DOPO LA GUERRA.

allora le denominazioni venissero cambiate, cioè se la II si chiamasse I e la III seconda.

La ferrovia perderebbe senz'altro la differenza fra il prezzo della I e quello della II, cioè 45 milioni. Un danno certo, contro cui non starebbe nessuna economia perchè altro non si potrebbe fare che mutare il colore del velluto dei sedili e neanche questo senza spendere.

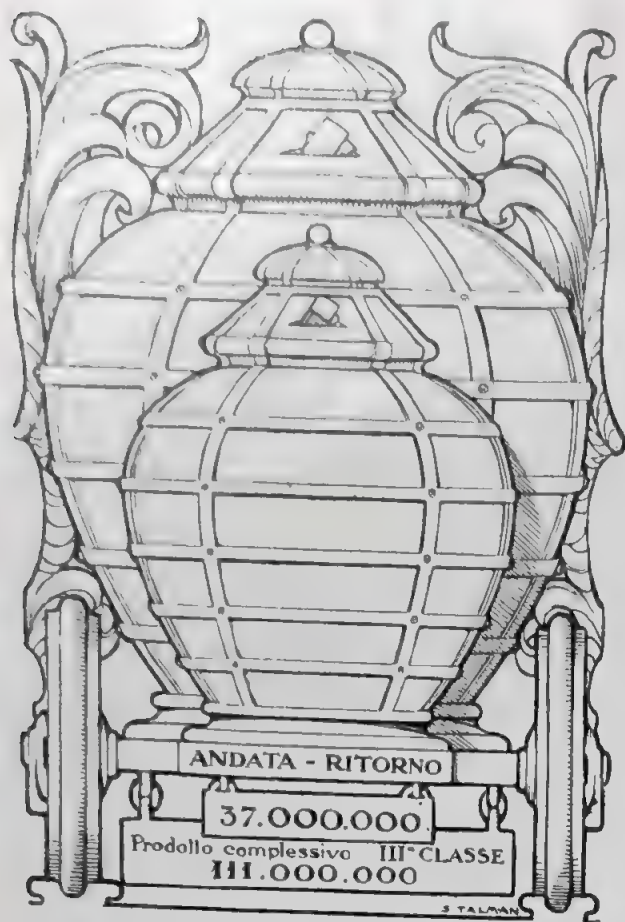
Facciamo un ragionamento a rovescio. Supponiamo che lungi dall'abolire la I classe se ne riducano i prezzi: vi è probabilità che molti i quali ora si servono della II perchè ... differenza colla I è troppo elevata passe... ...bbero alla I e se si possedesse qualche ... tatistico al riguardo, chissà che non ... e giungere ad una conclusione fa...

... dunque, abolizione della I classe, ... primento della II e III classe.

***

... vie sono in disavanzo e, indi... dalla necessità delle econo... ... iò disconoscere loro il diritto ... tti i modi nuovi introiti.

..., la via da seguire? Rialzare i ... arli? Le ferrovie, trovandosi normalmente di fronte ad una produzione consolidata di servizio per modo che se il numero dei viaggiatori diminuisce le spese restano immutate, debbono fatalmente cercare un aumento di utili in un incremento del traffico. Non esiste, come dicemmo innanzi, che una spesa totale, da contraporre ad un totale introito ed è solo con artifizi che si può isolare una parte della spesa e porla di fronte ad una parte degli introiti. Non è vero niente che la prima classe costi più della seconda; bisogna confessare che non si sa bene quel che costi ciascuna classe presa in sè.

Dunque, dirà il lettore, votiamo per la riduzione dei prezzi. Sì, per la riduzione dei prezzi; ma intendiamoci bene. Non si deve pretendere una generale riduzione degli attuali prezzi, ma l'introduzione di facilitazioni che permettano di effettuare quei viaggi che per l'altezza dei prezzi attuali non si compiono. Cioè, in lingua povera, riprendere tutte quelle forme di riduzioni che l'esperienza ha riconosciuto fruttevoli, prima di tutto i biglietti di *andata-ritorno,* sia pure ritoccandone le validità (un biglietto di andata-ritorno a validità troppo lunga è un non senso) e applicarle con un certo coraggio,

IL PRODOTTO COMPLESSIVO DELLA III CLASSE NEL 1913 FU DI 111 MILIONI DI CUI IL TERZO, CIOÈ 37 MILIONI OTTENUTI COI BIGLIETTI DI ANDATA E RITORNO.

tanto più che un esperimento fallito si può far presto cessare. In questa materia non vi è niente di assoluto e niente di teorico: vale la prova.

Il pubblico deve sentire una nostalgia per i biglietti di andata-ritorno. Dei 226 milioni che, come abbiamo visto, si ricavarono dal traffico viaggiatori nel 1913, ben 58 furono tratti dall'andata-ritorno. Su 111 milioni resi dalla III classe (abbonamenti inclusi) ben 37, esattamente il terzo, furono raccolti con quella popolarissima forma di riduzione. Che cosa avverrebbe oggi quando la riduzione si ripristinasse? Non se ne trarrebbero con ogni probabilità effetti assai vantaggiosi per le finanze ferroviarie?

Le Società private che esercitano ferrovie o tramvie in Italia e che in fatto di prezzi hanno una sensibilità probabilmente superiore a quella dei funzionari di Stato perchè la ogni errore sono toccate nella tasca, rico[illegible]ono che oggi bisogna porsi per la via [illegible]le riduzioni, non del rialzo delle tariffe. [illegible]lte di esse han già ripristinato il biglietto [illegible] ritorno.

Perchè, poi, non sfruttare un po' più questa tendenza ai Congressi, magari inutili, ai viaggi in comitiva e simili, che si va diffondendo in Paese? Il turismo ben guidato non merita forse un incoraggiamento che in apparenza — lo dicevamo — è a vantaggio di chi viaggia, ma in sostanza frutta alle ferrovie? Non mancherà l'avaro o il furbo che attenderà l'occasione del ribasso per compiere il viaggio di affari, ma sarà l'un per cento, gli altri novantanove faranno un viaggio che altrimenti non avrebbero potuto fare.

L'unica novità del regime ferroviario postbellico è stata quella della carta a metà prezzo. Mediante un versamento iniziale si acquista una tessera che dà diritto alla riduzione del 50 % sul prezzo ordinario di tutti i viaggi che si compiano in un determinato periodo di tempo. Questo espediente si dovette adottare come correttivo al prezzo troppo elevato raggiunto dai biglietti di abbonamento ed ha molto incontrato nel pubblico. È in uso da tempo in Francia e pare anche con soddisfazione delle ferrovie. In Italia non aveva finora attecchito per la difficoltà che s'incontra a fissare l'entità del versamento iniziale, che se è troppo elevato costituisce un ostacolo alla diffusione del sistema anche pel fatto del pagamento anticipato, se troppo basso estende eccessivamente la riduzione, facendo che essa si applichi anche a viaggi che sarebbero avvenuti egualmente a prezzo ordinario.

Come dicevamo, il segreto del successo di ogni ribasso di prezzi ferroviari sta nel fare in maniera ch'esso si applichi, *più che è possibile,* a viaggi nuovi, a viaggi che altrimenti non si sarebbero fatti. Si vuole, in sostanza, non che il pubblico spenda, in complesso, di meno, ma che spenda di più compiendo, però, un maggior numero di viaggi e andando preferibilmente ad occupare i posti disponibili nei treni. Chi prepara tariffe ferroviarie non deve mai dimenticare che la spesa cresce colle vetture messe in circolazione, l'introito colle persone che vi prendono posto.

Già: il direttore di una ferrovia che vede viaggiare un treno deserto, deve provare lo stesso impulso che assale l'attore costretto a recitare in una sala con pochi spettatori: quello di aprir le porte al pubblico e farlo assistere *gratis* alla rappresentazione.

FILIPPO TAJANI.

LA VALLE DEL CALORE

MILLENNII di completa oscurità storica accompagnano i primi abitatori della valle. La ipotesi della presenza dell'uomo preistorico nella valle dell'Alto Calore è confermata dalle recenti scoperte di armi di selce e di bronzo.

Irpini si dissero nell'epoca storica gli abitanti della regione conter- imposero i nomi ai monti, ai alle valli. Le monete ritrova- -ro rapporti con le città della dell'Apulia, della Lucania e storia, con testimonianza di ruderi, ci parla delle guerre sannitiche ed annibaliche, della fiera vendetta di Silla sugli Irpini, della colonizzazione romana.

Sopraggiunsero le invasioni barbariche e con esse scese sulla valle la paurosa notte medioevale.

Solo nella tarda Rinascenza i Conti Cavaniglia ospiteranno artisti e poeti, e tra questi il Sannazzaro che sarà ispirato dai paesaggi dell'Alto Calore a scrivere la sua « Arcadia »; rifulgerà nella luce viva del sapere il monastero di S. Francesco; comincerà per la Valle il periodo della sua rinascita.

L'alta valle del Calore si apre in forma di semicerchio a nord-est della giogaia del Terminio (Monti Picentini), contrafforte Campano dell'Appennino Meridionale che manda diramazioni ai Mai ed al Cervialto, il quale spinge le sue propaggini verso sud-ovest, sino a formare la penisola Sorrentina con l'appendice insulare di Capri.

Questo gruppo, imponente per l'altezza, con pianori che si spingono oltre i 1200 m., occupa una vastissima superficie; è molto ricco di sorgenti dovute alle abbondanti precipitazioni atmosferiche, alla lunga perma-

... ATTRAVERSO IL PAESAGGIO ALPESTRE SI SNODA COME UN LUNGO NASTRO LA VIA....

nenza delle nevi invernali, all'azione assorbente e regolatrice dei suoi estesi boschi montani.

Le acque del gruppo del Terminio vanno al Tirreno ed all'Adriatico. Il Calore, che è tra i fiumi più importanti del primo versante, scaturisce per varie sorgenti dal monte Accellica e dal M. Terminio scorrendo attraverso gole profonde prima di sboccare nel piano di Montella, ove riceve numerosi affluenti.

L'alta valle del Calore amministrativamente è ripartita fra i comuni di Cassano Irpi[illegible], Montella, Bagnoli Irpino e Nusco, che [illegible]nno comunanza di origine, di tradizioni, [illegible] storia. Questi piccoli centri alla bellez[illegible]ggio, al non disprezzabile patri[illegible]tico, uniscono una messe affatto [illegible]ristici costumi, interessanti [illegible]tnografia italiana.

[illegible] importanza archeo[illegible] invenimenti di [illegible]e a inumazione con utensili e monete, [illegible] la presenza di antichissime costru[illegible] conoide detti « cucuzzi » (tombe?) e di un circuito di antichissime mura, sul confine del territorio montellese verso Serino, di circa 2000 metri in lunghezza, monumenti sui quali solo una seria indagine archeologica potrebbe far luce.

***

Cassano è sull'alto di un colle, sovrastato dal castello che i Longobardi posero a guardia del Gastaldato di Montella. L'abitato ha le caratteristiche dei paesini di montagna. Vanta un'antica chiesa, Santa Maria, ricostruita ed affrescata nel 1550: vi si conservano un trittico quattrocentesco su tavola, a tempera, di bella fattura, ed un affresco della Madonna delle Grazie, anteriore al 1000.

La Polentina ed il Bagno della Regina, affluenti del Calore, sgorgano a piè del colle di Cassano. Entrambe le sorgenti fanno parte di un esteso sistema di idrografia sotterranea che interessa tutta la zona del Terminio, rivelandovisi con fenomeni di risorgenza e con laghi temporanei, di cui il più importante è quello del Dragone, presso Volturara, che misura circa 8 km. di circuito.

.... IMMERSA NEL VERDE DEI SUOI GIARDINI, SI ADAGIA MONTELLA ALLE FALDE DEL SASSOSANO.

Si allarga verso oriente il piano di Montella, inscritto in un ampio triangolo stradale che imposta i vertici inferiori al Bagno della Regina ed al Monastero di San Francesco.

Richiama a parlare di questo monastero la sua origine remotissima che si fa risalire al 1222; lo stesso S. Francesco di Assisi ne avrebbe gettate le fondamenta. Troppo lungo sarebbe il riandarne le vicende storiche: ci limiteremo pertanto a ricordare che ebbe fiorentissime scuole di teologia, lettere e scienze le quali in ogni tempo produssero [illegible]ini eminenti per sapere. Soppresso e [illegible] mostra ancora accanto alla bella [illegible] del portico, del campanile ro[illegible] chiostri, della sua chiesa sette[illegible] una porta di legno scolpito del [illegible] affreschi di Michele Ricciar[illegible]verino eseguiti nel 1527, alcu[illegible]el cinque e seicento, fra le [illegible]nte note una « Trasfigurazio[illegible] Siena ed una « Maternità » [illegible]neo da San Marco, un trit[illegible]V ed un magnifico mausoleo marmoreo eretto in onore del Conte Diego I Cavaniglia, morto a Otranto nel 1481 combattendo contro i Turchi.

Da S. Francesco un lungo rettilineo, attraverso il piano di Folloni, conduce a Montella, ch'è adagiata alle falde del M. Sassosano, come sommersa in un mare di verde. Ricca di prodotti, animata di traffici, è Montella il centro più importante della valle. I suoi dintorni sono di rara bellezza; l'abitato stesso, suddiviso in « casali », è situato in luogo incantevole, a qualche minuto dalla stazione ferroviaria. Ha buone strade e discreta edilizia. Qualche forma architettonica del passato ricorre qua e là, fra case vecchie e nuove. Nelle sue numerose chiese le arti minori sono ben rappresentate. Notevoli: una pala del sec. XIV a S. Benedetto, freschi del sec. XVII a S. M. la Libera, una luminosa tela del sec. XVI nell'Oratorio dei confrati dell'Annunziata, la porta di legno scolpito del sec. XVI all'ingresso della Collegiata.

Nel Monastero di S. M. della Neve — sovrastato dalla « Rocca del Monte » — si con-

....SOLITARIO SULLA SUA RUPE, SI SPECCHIA NEL LAGO QUEL CHE FU UN DELÙBRO DI VESTA, OGGI CHIESA CRISTIANA, MUTO TESTIMONE DI UN MILLENARIO TRAPASSO....

servano una «Madonna» su tavola, ritenuta opera del sec. XII, due altari con bassorilievi in legno policromo e gli affreschi del chiostro, che il visitatore può osservare accanto al magnifico panorama che si gode dalle logge del convento.

[illegible] FRAPANAMENTI DEL SOSTRATO ROCCIOSO, SORGE IL BAGNO DELLA REGINA [illegible] LIEVE; LONTANI, IN UN VOLO DI SOLE, SI PROFILANO I MONTI....

MONTELLA: LAGO TEMPORANEO.

Fra le curiosità naturali Montella annovera la grotta detta del Caprone. L'ingresso dello speco si apre sul fianco di Serracastagne, alla base di un roccione. Il vestibolo della grotta è formato da un ampio sotterraneo circolare, dove numerose stalattiti forniscono una bella veduta d'insieme; poi si discende lievemente per circa cinquanta metri fino ad un gruppo di grandiose formazioni stalattitiche che a guisa di pilastri

[illegible] ANTICHISSIMO PONTE SUL CALORE CON VISTA DEL SANTUARIO DEL SALVATORE.

MONTELLA: CASTELLO E MONASTERO DEL MONTE.

raggiungono la vôlta. Si ritiene che una frana abbia ostruita la grotta e che la stessa, in tempi remoti, dovette servire al culto di una divinità.

***

A Bagnoli si va in ferrovia o per carrozzabile. L'abitato sorge in un riposo della montagna, a 654 m. La via che vi conduce, elevandosi, scopre un magnifico paesaggio, al quale lo sfondo dolomitico del m. Accellica, attribuisce caratteristiche alpine.

Bagnoli serra le sue case intorno alla chiesa di S. Maria, sotto il vecchio mastio.

Un ricco patrimonio d'arte degnamente si accorda con l'incanto del bosco e del monte che a 1200 m. offre il fascino di un piccolo lago. Una scuola per la lavorazione artistica del legno, continua la nobile arte che produsse l'insuperabile Coro di S. Maria, opera del sec. XVII alla quale lavorarono per 7 anni tre esimi artisti bagnolesi. Il Coro è diviso in 19 stalli ove sono rappresentati i fatti del Vecchio e del Nuovo Testamento

Del diruto Monastero di S. Domenico, re- [illegible] Madon- [illegible] tano, il quale dipinse a piè del quadro i ritratti del conte Troiano Cavaniglia e della consorte.

Una «Deposizione» di Andrea d'Asti si conserva nella chiesa campestre della Pietà.

Anche il piccolo Ospizio del Salvatore, eretto sulle rovine di un tempio di Vesta, a specchio del lago Laceno, annovera affreschi di Achille Martelli e di Michele Lenzi — quest'ultimo buon pittore bagnolese del secolo scorso — nonchè un quadro in ceramica dello stesso Lenzi, raffigurante la «Apparizione del Salvatore a San Guglielmo da Vercelli». Ma lassù, più forte dell'arte, è l'incanto del piccolo lago, è la pace del pascolo

IL BEL MAUSOLEO DI DIEGO I CANAVIGLIA CHE SI AMMIRA NELLA SACRESTIA DI S. FRANCESCO A FOLLONI IN MONTELLA.

... LA SERENITÀ DI QUESTO PAESAGGIO RICHIAMA A FAVOLEGGIARE UN RISORTO IDILLIO DI FAUNI E NINFE, LA SILVESTRE ARMONIA DELLA SIRINGA DI PANE...

pingue, è l'ombra del bosco silente che assedia di verde la gobba lunga del Cervialto.

***

Nusco sorge a 900 m. sulla spianata di un monte, intorno alle rovine del Castello. Vi accede la ferrovia Avellino-Rocchetta con faticosa salita, immergendosi ripetutamente nei fianchi del monte, passando attraverso le marne cementizie del bagnolese, snodandosi su arditi viadotti gettati a cavaliere di valloni profondi. La cittadina vanta una bella cattedrale barocca ove, con numerose tele del XVI e XVII secolo, si conserva una preziosa scultura di Madonna in legno policromo, che si fa risalire ai tempi delle per-

BAGNOLI IRPINO: CORO DEL SECOLO XVII.

L'INGRESSO DELLA GROTTA DEL CAPRONE. - *In angolo a destra:* ....ALL'OCCHIO DEL TURISTA CHE PUR CONOSCA LE GRANDIOSITÀ DI POSTUMIA, SI MOSTRANO BELLE STALATTITI....

secuzioni iconoclaste. Di rilevante interesse artistico nella cripta sono gli affreschi e le iscrizioni in caratteri gotici del secolo XI. Della stessa epoca è il monumento sepolcrale eretto nella cattedrale in onore di Amato, primo vescovo nuscano, fondatore dell'Episcopio.

Dall'alta Nusco la vista spazia sulle valli del Calore e dell'Ofanto che tante memorie storiche richia[illegible]

Per una fuga di cime, l'occhio corre dal Tuoro al Calvello, possenti naturali altari cui l'anima innalza il suo inno: e frugando nelle vallate recondite, ritrova le vie selvagge e pittoresche, gli alberi altissimi e folti, le rocce coperte di muschio, le gelide acque sorgenti.

E la immaginazione, fervida compagna ideale, ripercorre i boschi misteriosi, rivede i pascoli aperti, rivede i goduti orizzonti, finchè, stanca del sogno, si rituffa nel desiderio o nell'oblio...

SAPIO DE MARCO.

[illegible] MONASTERO DI [illegible]OLLONI VISTO DA OCCIDENTE.

Per l'Auto italiana "strumento di lavoro"

C[illegible] segua un po' davvicino l'automo[illegible]smo italiano nei suoi vari aspetti, constata un complesso di fenomeni tutt'altro che lieti per il presente e per l'avvenire della nostra industria, i quali si possono riassumere in due punti [illegible]

[illegible] 'automobile è guardata ancora dallo Stato e dagli Enti pubblici quasi solo co[illegible]e un cespite su cui gravare fiscalmente;

2° - La produzione automobilistica italiana ne risente danni gravissimi, perchè la macchina « strumento di lavoro » non si diffonde che in misura assai limitata.

La pressione fiscale.

Dal punto di vista fiscale, più volte su questa *Rivista* si è ripetuto e insistito che vedute più larghe devono far sentire più poderosi vantaggi fiscali dalla diffusione della circolazione all'interno e dall'esportazione, col gettito indiretto delle industrie produttrici e di tutte le altre industrie turistiche: non dovremo quindi ripeterci a lungo. Osserviamo soltanto come noi abbiamo due primati non invidiabili: le tasse di circolazione fra le più elevate che esistano, i dazi sul [illegible]te che battono il record mondiale.

[illegible] tasse di circolazione, non è agevole il confronto con gli altri Paesi europei, sia per le diverse formule che servono per la determinazione della potenza normale dei motori, sia per il fatto che in vari Stati la tassa è varia a seconda della suddivisione amministrativa del loro territorio. Così, ad esempio, in Francia le auto sono distinte in due categorie: fino a 12 HP; oltre 12 HP. L'ammontare della tassa si compone di tre elementi: tariffa principale (parte riservata allo Stato); parte del fondo comune; tassa di [illegible]ircolazione. A Parigi la tassa è massima, [illegible]er gli altri comuni decresce a seconda della [illegible]polazione. Per esempio, una vettura fino [illegible] 12 HP paga a Parigi 150 frs. di tariffa [illegible]cipale se a 1 o 2 posti, 270 frs. se a più posti: la stessa vettura paga rispetti[illegible] frs. 60 e 120 se la tassa si applica in un comune che abbia non oltre 10.000 abitanti. Per la « parte del fondo comune » occorre aggiungere il 25 %, infine la tassa di circolazione rappresenta una aliquota variabile a seconda della forza della macchina: 100 frs. fino a 10 HP.; 200 frs. da 13 a 24 e così via. Nella Svizzera le tasse variano da Cantone a Cantone e d'anno in anno: la base normale si può ritenere in generale la seguente: frs. 50 fino a 5 HP, aumento di frs. 10 a 20 ogni HP. in più. Le tasse sono dimezzate per le macchine iscritte nella seconda metà dell'anno. Nella Spagna la tassa varia da provincia a provincia; in Cecoslovacchia non esistono invece tasse statali ma solo tasse comunali. Nel Belgio la tassa è di 24 frs. per HP.; in Olanda varia da 90 a 120 fiorini; in Inghilterra è di una sterlina per HP. (si può pagare a trimestri consecutivi, ma con l'aumento del 20 % sulla quota trimestrale) è il provento è completamente destinato alla manutenzione stradale.

Per quanto riguarda il nostro Paese, notiamo che il tipo più noto di macchina di piccola potenza, la 501 Fiat, paga L. 554 in ragione di 16 HP; una macchina di media forza come la 505 paga L. 926 per 22 HP; la 510 per 33 HP paga L. 1889: è consenti-

Produzione automobilistica degli Stati Uniti, del Canadà e del resto del mondo.

[illegible] letrazione di $^3/_{12}$; $^5/_{12}$; $^1/_{12}$ della tassa annuale quando il pagamento abbia luogo rispettivamente nel secondo, nel terzo e nel quarto trimestre dell'anno solare.

Inutile diffondersi in maggiori particolari: si ha subito la sensazione che in generale le nostre tasse sono molto più elevate di quelle dei paesi che più assomigliano al nostro; e anche in essi si agitano campagne tenaci con punti di vista analoghi a quelli

L'aumento nel rendimento del lavoro dell'uomo che si vale dell'automobile.

che noi propugniamo in pro dell'auto « strumento di lavoro ».

Ma il confronto si prospetta ben diverso se si prende ad esaminare il regime fiscale dell'auto in America, il solo paese che abbia fatto veramente dell'automobile uno strumento indispensabile della vita politica, sociale, industriale (primo messaggio del defunto Presidente Harding).

Le cifre relative alle tasse di circolazione delle auto nei vari Stati della Confederazione sono la miglior dimostrazione della politica che si deve seguire per non soffocare l'automobilismo: potremmo riportarle tutte, ma non ne vale la pena, perchè le basi [illegible] poco identiche in tutti gli Stati.

Basterà per gli scopi nostri citare qualche [illegible] si paga una somma [illegible] tremamente bassa ogni HP.: nel Nuo[illegible] nello Stato di New-York [illegible] [illegible]lvania L. 2.14 e così via. [illegible] si trattasse di dol[illegible] rispetto alle nostre tassazioni! Ma sono lire, soltanto [illegible] in sostituzione di frazioni di dollari trad[illegible] nella nostra moneta alla pari.

In altri Stati si paga in base a raggu[illegible]pamenti a seconda della forza dei motori: nell'Alabama L. 58,31 fino a 25 HP.; da[illegible] a 29 L. 97,25, ecc.; nella Columbia L. [illegible] fino a 24 HP., L. 25,90 da 25 a 30 (noi [illegible]ghiamo per 30 HP. L. 1590!), ecc. Infine [illegible] altri Stati si paga una percentuale sul va[illegible]lore o sul peso della macchina: p. es., nel Colorado L. 1,50 % del prezzo pagato per la vettura alla fabbrica; nel Delaware lire 10,36 per ogni 500 libbre (kg. 227) di peso lordo e così via. Il Wisconsin, per evitare complicazioni, esige semplicemente lire 51,80 per qualunque vettura. Gli autocarri pagano dappertutto in proporzione.

Soltanto con questa dolcissima e invidiabile pressione fiscale e con la creazione di tipi di macchine che rappresentano veramente il massimo buon mercato si può comprendere il numero di 12.239.114 di auto esistenti negli Stati Uniti: esse sono penetrate ovunque (tanto che, contrariamente alla supposizione generale, la grandissima maggioranza è sparsa nelle campagne, vero strumento di lavoro e di vita), in tutti gli strati sociali, servono altrettanto bene il ricco signore come il commesso di negozio e l'operaio, l'uomo come la donna, hanno rivoluzionato il trasporto delle merci; hanno aumentato il rendimento dell'uomo e la sua efficienza.

Il regime fiscale della benzina.

[illegible] ricordare, su questo punto, [illegible] pubblicato dal Touring [illegible] queste colonne *Per uno* [illegible] *della benzina* (1) e presentato [illegible] Ministro delle Finanze [illegible] Commissione del T. C. I. per l'automobilismo, il motociclismo, il [illegible] i problemi connessi: esso [illegible] accolto in un primo tempo [illegible] Ministro con simpatia, tanto che lo sgravio proposto sembrava di imminente applicazione, ma poi rimase in sospeso: la partita non deve però ritenersi perduta. Non si può pensare di continuare a pagare lire 170 al quintale (con un aumento del 900 % in confronto del 1914) quando in Gran Bretagna non si paga alcuna tassa, in Belgio è di frs. 10 per ettolitro più 1 % di tassa di scambio, in Francia è di frs. 0,40 al litro, pari al 26.65 % (2), nella Svizzera è di frs. 0.08 al litro, pari all'11.50 % del prezzo di vendita, e così via.

Distribuzione delle automobili rispetto alla popolazione dei centri abitati. Contrariamente alla supposizione generale, la maggior densità di automobili si trova nelle città fino a 1000 abitanti.

I dazi comunali sulla benzina.

Ma non basta: assieme a questi pilastri del regime fiscale che impediscono lo sviluppo dell'industria automobilistica nazionale, vi è tutta una prolificazione di altri balzelli, di trovate che si vorrebbero chiamare geniali, se non dimostrassero nettamente questo: che l'auto è considerata nel nostro Paese soprattutto come fonte inesauribile di sfruttamento fiscale.

Da un po' di tempo, un numero notevole di comuni impone il dazio sulla benzina: non solo gli Enti locali sono autorizzati a colpire di dazio la benzina, ma non esiste, a quanto pare, alcun limite della tassazione [illegible]. Vi sono località nelle quali i comuni [illegible] elevato tale balzello alla bella cifra [illegible] il quintale — ad esempio Roma!

[illegible] l'appetito viene mangiando, non [illegible] che in un avvenire prossimo si [illegible].

[illegible] più soltanto i grandi comuni a imporre queste tasse (le eccezioni sono pochissime) ma anche i più piccoli. Si può immaginare come sia diventato piacevole l'uso dell'auto in certe zone, ove continuamente bisogna fermarsi per rendere il tributo di qualche soldo al daziere! A titolo di esempio, citiamo una sola zona: scegliamo, per il dovuto omaggio quella che si svolge attorno alla capitale, la quale detiene il record accennato di L. 14 il q.le, per cui sembrano bazzecole le 3 lire di Acquapendente o le 3.75 di Alatri; le L. 4.50 di Albano, le L. 4 di Anzio: ma Bracciano pretende 7.50, mentre Cave ritorna alla moderazione con 3.50, Cisterna si risolleva a lire 5,50, poi Civitacastellana e Tarquinia vogliono 3,75, Civitavecchia 7, Ferentino 3,75, Frascati 5,65, Frosinone 6, Genzano di Roma 6, Orte 3,75, Palestrina 5, Segni 3,75, Subiaco 3, Terracina 6, Tivoli 6,75, Velletri 4,50, Veroli 6, Valmontone 3,75. Qui si ferma per la zona di Roma la nostra inchiesta: può darsi che essa sia incompleta. Non importa: essa riproduce fin troppo bene la sbrigliatezza fiscale degli Enti locali e dà una esatta idea della piacevolezza del viaggio in auto nel Lazio. Ma è così un po' dappertutto: e l'elenco press'a poco completo comprenderebbe molte e molte centinaia di comuni tassatori del carburante, nel continente e nelle isole: la Sardegna in particolare si distingue per la fittezza dei comuni che non la perdonano.

La questione del dazio sulla benzina applicato dai comuni è ben degna di essere studiata a fondo, e *Le Vie d'Italia* torneranno volentieri sull'argomento.

(1) [illegible], gennaio e febbraio 1923.

(2) [illegible] appare la posizione della [illegible] protesta! Scriveva recentemente [illegible] T. C. F.: « Ne manquons pas [illegible] nous élever une fois de plus [illegible] nce est vendue aux Français [illegible] que nos amis les Belges — qui [illegible] mes puits que nous et son affectés [illegible] plus défavorable que le notre — [illegible]

Rammento che la Rivista del Touring Club di Francia nel 1913-14 intraprese un'energica campagna contro quelle che essa chiamava *le città mendicanti*. Anche in Francia l'impiegato municipale presentava con o senza sorriso un biglietto staccato da un *carnet* a fogli, reclamando in cambio qualche soldo e solo a questo prezzo era possibile di continuare la strada fino alla prossima città per essere di nuovo taglieggiati nello stesso modo.

Queste esazioni fatte in nome del dazio da un impiegato del dazio, non hanno del dazio che il nome che serve di pretesto e di copertura. Sono, a parlare in linguaggio proprio, dei pedaggi veri e propri che si stanno per ristabilire, perchè si considera l'automobilista taglieggiabile a discrezione, dato il suo desiderio di essere fermato il meno possibile e la sua disposizione ad accettare tutto cogli occhi chiusi purchè gli si lasci il passo libero. Bisogna invece aprire l'occhio e quello buono. E il T. C. F. suggeriva una resistenza legale ma accanita, non certo molto comoda, ma tale da far comprendere come l'imposizione fosse antipatica e mal tollerata, e diretta soprattutto a dimostrare che gli automobilisti reagivano con tutte le loro forze al continuo sfruttamento che dovevano subire.

Altre pericolose tendenze fiscali.

La parentesi dedicata agli eventuali rimedi contro l'autofobia dei comuni, non deve farci dimenticare altri sintomi per nulla trascurabili che si manifestano con notevole frequenza, e che confermano uno dei due caposaldi da cui parte questo scritto: l'automobile è guardata nel nostro paese quasi solo come un cespite su cui gravare la mano fiscalmente.

L'esemplificazione varrà meglio del ragionamento astratto: il comune di Sirtori (provincia di Como) aveva cominciato a riscuotere abusivamente nel dicembre scorso, una sovratassa di L. 20,40 sui motocicli con carrozzino (in verità aveva pensato anche alle biciclette sopratassandole di L. 5) senza tener conto che questi provvedimenti sono illegali. Il Municipio di Volosca (Trieste) nello scorso maggio applicò con tutta disinvoltura queste sopratasse: biciclette lire 5; motociclette L. 30; autocarri L. 50; automobili per uso privato L. 100, per uso pubblico [illegible] azzecola!

Questi Comuni dimenticano semplicemente che il decreto relativo alle tasse automobilistiche e motociclistiche proibisce di imporre alcuna tassa sugli autoveicoli (1). È enorme ma è così: e nelle tassazioni suppletive si procede ciecamente, nell'ignoranza della legge e dei limiti della discrezione. Il Touring è intervenuto in questo come in parecchi altri casi con esito immediato favorevole: ma il sistema di taglieggiare l'automobilista si diffonde in forma pericolosa e noi eleviamo qui il nostro grido d'allarme.

Un ultimo e più grave esempio: il Touring ebbe a ricevere nell'aprile scorso un invito della Camera di Commercio di Pisa a partecipare ad un importante convegno a cui erano invitate le rappresentanze di tutta la Toscana (Prefetture, Deputazioni Provinciali, Camere di Commercio, Sindaci) per lo studio del miglioramento stradale nell'intera regione: problema grave, uguale del resto per tutta Italia, ed esclusivamente di natura economica. Il T. fu rappresentato al convegno, per fortuna degli automobilisti, dal Direttore dell'Istituto Sperimentale del T.C.I., ing. comm. Vandone. Quel Convegno stava per risolvere il progetto di finanziamento con la imposizione di un nuovo balzello su tutti i mezzi di trasporto, sia automobili che a trazione animale, sollecitando il Governo ad emanare i dispositivi di legge necessari. Si parlava, nientemeno, di L. 500 all'anno di sopratassa per ogni automobile e di L. 1000 per ogni autocarro! La presenza del rappresentante del T., validamente assistito da alcuni funzionari tecnici, valse a dimostrare come quel programma fosse insostenibile tanto in linea economica come in linea tecnica, e il pericolo, almeno per il momento, venne scongiurato, dopo una discussione vivacissima che finì in una sospensiva.

Come si può facilmente immaginare, le proposte di tasse speciali sugli autoveicoli in pro della manutenzione stradale, fanno capolino continuamente. La questione venne ampiamente trattata dalla Commissione Miglioramento Strade del T. in una importante riunione del novembre scorso alla presenza di più di 100 tecnici (ingegneri Capi del Genio Civile, degli Uffici tecnici provinciali e dei più importanti Uffici tecnici comunali):

---

(1) Ugualmente per le biciclette le sopratasse comunali sono illegali, poichè la tassa è governativa e non figura affatto fra le comunali, sebbene ne sia affidata ai comuni l'esazione

nessuno più di essi poteva essere convinto della necessità impellente di rimediare all'insostenibile finan[illegible]iamento attuale della manutenzio[illegible] stradale, ma tutti furono con[illegible]ordi nel ritenere che nuovi prelevamenti sulle tassatissime automobili non erano assolutamente possibili. Nè si deve dimenticare che la tassa di circolazione sulle auto in origine fu concepita come tassa di utenza stradale, di cui lo Stato percepisce l'83 %, mentre provvede solo alla manutenzione d'una limitatissima rete di nazionali (8400 km.); sulle Provincie e sui Comuni, grava in misura infinitamente superiore l'onere della manutenzione stradale (50.000 km. circa di Provinciali e 100.000 di comunali), ma essi percepiscono rispettivamente solo il 9 e l'8 % della tassa. Senza addentrarci nel formidabile problema amministrativo stradale — che esulerebbe dagli scopi del presente scritto due cose appaiono evidenti: che per molti enti locali l'auto è sempre l'esponente della massima possibilità di sfruttamento fiscale, mentre d'altra parte la mancata soluzione del problema stradale costituisce un formidabile freno allo sviluppo dell'automobilismo e all'economia del Paese. Ed è questo un circolo vizioso da cui bisogna assolutamente uscire.

L'automobile è uno dei migliori clienti dell'industria generale.

Il fattore più dannoso.

Contribuisce a frenare la diffusione dell'auto — indipendentemente dalla tassa di [illegible]lazione, dal costo enorme della benzina, [illegible]zi comunali, dalla tendenza di colpire [illegible]ente, sempre ed ovunque l'automo[illegible] gragnuola di elevatissime tasse che [illegible]nina di riflesso, quale elemento di [illegible] di ricchezza. Chi possiede una [illegible]rato ultramilionario per defi[illegible] solo dal Governo, attraverso [illegible]bile, ma particolarmente dai [illegible] di famiglia, ecc.) dove relati[illegible]cile dovrebbe essere il con[illegible]i viene destinata la mac[illegible]

La grandiosa limosìna, usata veramente per lusso, costituisce un punto di riferimento quale indice di ricchezza, quanto la più modesta vetturetta adoperata dall'uomo di affari. Questo è il criterio generale, ed è questo, per giudizio concorde delle fabbriche d'auto che sentono giornalmente, attraverso le loro rappresentanze diffuse ovunque, il polso del mercato, l'ostacolo più grave alla diffusione dell'auto.

I nostri Uffici fiscali hanno ancor oggi la concezione dell'auto quale era appena ammissibile venti anni or sono. Ciò del resto non è soltanto del Fisco: anche nei rapporti privati chi si serve dell'auto subisce continuamente aumenti di prezzo, per il solo fatto che non va a piedi o in carrozza: lo constata negli alberghi, specialmente nei piccoli centri, dove è spolpato in misura superiore al normale (1), nei negozi, se non ha la precauzione di scendere prima, nelle prestazioni di meccanica da parte di garages e of-

(1) Caratteristico ad esempio il fatto delle cifre che si richiedono per il servizio di garage (il quale molto facilmente è una tettoia, o una stalla, o una rimessa qualsiasi): sono addirittura enormi. Perchè i Soci del Touring non mandano questi « conti che sembrano cari » alla redazione della *Rivista*?

ficine annesse, prestazioni il cui costo è sovente doppio o triplo di quello che si richiederebbe per qualsiasi altro lavoro equivalente, e così via.

Non è da stupire dunque se i tassatori la pensano come molti privati: ma a questi sistemi resistono soltanto i proprietari delle macchine di lusso; molti che potrebbero ricavare dall'auto, nell'esplicazione del loro lavoro, vantaggi enormi, vi rinunciano e la industria ne soffre in modo allarmante.

Le caratteristiche della produzione italiana.

Tutto questo complesso di circostanze non può naturalmente non avere riflessi profondi sull'indirizzo della produzione automobilistica nostra e la caratterizza con conseguenze tutt'altro che liete per l'economia nazionale.

Se prendiamo come elemento di classifica della produzione mondiale il prezzo di vendita dei singoli tipi, vediamo che tutto l'insieme degli autoveicoli prodotti può essere raggruppato in quattro grandi categorie, e cioè:

1. Macchine di basso e bassissimo prezzo di vendita.
2. Macchine di prezzo medio.
3. Macchine di lusso.
4. Macchine di gran lusso.

Ora si verifica appunto questo: che il centro di produzione di gran lunga più importante delle macchine delle prime due categorie, cioè di quelle a basso e a medio prezzo è negli Stati Uniti d'America, cioè nel paese più ricco del mondo; mentre in uno dei più poveri, quale l'Italia, la loro penetrazione è relativamente assai limitata e si producono specialmente le macchine delle due ultime categorie, cioè quelle di lusso e di gran lusso.

Ne deriva ciò che tutti sanno e cioè che mentre fortissima è la percentuale di vendita delle macchine delle due prime categorie e tale da fare continuamente aumentare i colossi della grande industria nordamericana, infinitamente più bassa naturalmente è quella spettante alle macchine più costose, e le [illegible] le producono non hanno e non po[illegible] mai avere che un'importanza minore [illegible] i sono specializzate nella produzione dei tipi a buon mercato.

Ciò spiega come l'America del Nord abbia [illegible] icoli in circolazione in tutto il mondo: cioè 12.239.114 autoveicoli su un totale di 14.507.588! (1). E ciò spiega anche la minor cifra di 53.000 vetture in circolazione in Italia (Francia 236.146, Gran Brettagna 498.000, ecc.) la scarsa esportazione e la crisi molto grave che la nostra industria sta attraversando.

Il motivo fondamentale della limitata diffusione dell'auto nel nostro Paese sta precisamente nell'elevatissimo costo d'esercizio: l'uso dell'auto è consentito solo a coloro che posseggono notevoli fortune: essa fu usata in un primo tempo come oggetto di lusso; divenne poi strumento di lavoro ma in misura limitata, e solo per una aristocrazia di commercianti e industriali il cui privilegio consiste nel trattare affari di grossa o almeno media portata.

---

(1) Le cifre sulla produzione automobilistica degli Stati Uniti sono sempre più strabilianti. La National Automobile Chamber of Commerce pubblica annualmente un volumetto « Facts and figures of the Automobile Industry » del più grande interesse, densissimo di dati e di statistiche. Il fascicolo del 1923 è più che mai istruttivo: ed esso conferma i concetti continuamente sostenuti dal T. e cioè che l'estensione dell'automobilismo significa lavoro per alcune industrie specificamente interessate e per un gran numero di altre correlative, e per il Fisco gettito di imposte e tasse largo e sicuro.

La produzione di autoveicoli nel 1922 negli Stati Uniti fu di 2.659.064 (aumento del 22 % sulla produzione 1920), di cui 2.406.396 vetture (1.691.368 aperte, 715.028 chiuse), e 252.668 autocarri. Vennero esportate 67.096, ossia il 2.8 % della produzione totale. Essa ha investito 1.456.649.954 dollari, ha speso nel '22 l'enorme cifra di 1.289 614.326 dollari per acquisto di materiali, dollari 395.707.531 per paghe e stipendi (253.104 impiegati): quale fonte grandiosa di ricchezza! Si contano 112 fabbriche d'auto, 38.392 agenti, 48.875 garages, 65.148 officine di riparazione, 14.874 stazioni di carico. Il valore (prezzi all'ingrosso) della produzione '22 fu di dollari 2.558.207.389, di cui 1.789 638.365 si riferiscono alle autovetture e agli autocarri, 308.503.024 alle parti di ricambio e accessori, 388.066.000 ai pneumatici (produzione nell'annata 40.030.852 copertoni, 50.849 912 camere d'aria, quantità complessiva di gomma consumata libbre 523.529.219). L'industria autom. è la terza negli S. U., dopo quelle della macellazione e del petrolio. La quantità di materie prime da essa usate è imponente: 468.074.640 piedi cubici (un piede m. 0,304.799) di legname; 34.832.753 libbre (una libbra gr. 453,592.645) di crine; 7.597.235 galloni (un gallone litri 4.543457) di colori e vernici; 2.695.000 tonn. (una tonn. kg. 1016,048) di carbone; 2.374.723 tonn. di ferro e acciaio; 72.706.000 libbre di alluminio; 105 milioni di rame; 26.908 800 piedi quadrati di vetro: 45.260.000 piedi quadrati di pelle; 120.818.000 piedi quadrati di imitaz. pelle, e così via. La produzione di benzina fu di 6.202.234.613 galloni, il consumo interno fu di 5.382.504.177 di cui l'80 % fu consumato per autoveicoli.

Il consumo totale di oli minerali fu di 686.359 000 barili da 42 galloni di oli minerali, di cui 551.197.000 prodotti all'interno. Nel 1922 furono spesi dollari 742 milioni per le strade di grande comunicaz. (miglia 2.8?9 386) di cui doll. 334 901.000 (45 %) pagati dalle tasse sulle auto. Circa 3.5 milioni di auto sono proprietà di agricoltori cioè il 30 % del totale. Per gli autocarri la produzione nel 1922 fu di 252.668, valore complessivo 222 635.324 dollari: ne furono esportati numero 11.452, circa il 4.5 %. Autocarri registrati 1.375 725, Stato che ne possiede il maggior numero New York con 185.858; autocarri in uso per agricoltura numero 300.000: 60 ferrovie elettriche usano aut bus a benzina. Industria autocarri: capitale investito, dollari 302.456.620, valore delle parti vendute doll. 43.836.851, numero degli stabilimenti 131; agenti di autoc. 24 8[illegible]

[illegible] pensare che l'automobilismo possa da noi diffondersi finchè manterremo gli attuali soffocanti gravami fiscali. Credere il contrario sarebbe come invocare il miracolo: fintanto che l'80 % del costo chilometrico di una vetturetta sarà dovuto al solo combustibile essa rimarrà accessibile soltanto ad un pubblico assai limitato: gli stessi servizi pubblici d'auto, travagliati da una crisi generale e profonda, stenteranno sempre a reggersi in piedi: eppure essi sono fra gli elementi più vitali ed essenziali della vita del Paese!

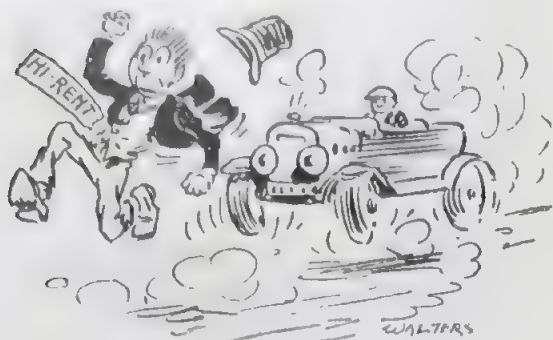
Le possibilità di sviluppo nel nostro Paese.

I riferimenti continui che si fanno a Ford ed alla sua produzione non vogliono già dire preferenza per un tipo piuttosto che per un altro, ma essenzialmente valutazione complessiva dei risultati economici e sociali conseguiti dall'industria automobilistica in regime di libertà perfetta: la Ford rappresenta l'espressione dell'automobilismo in un paese dove non vi sono preoccupazioni di piccole potenze per la tassa di circolazione (non si dimentichi che il motore della colossale fabbrica americana è di 26 HP. tanto che da noi paga per tassa di circolazione la bella cifra di 1230 lire!) e dove lo studio del consumo non ha che importanza secondaria per il basso costo del carburante. Inutile qui discutere se la Ford possa o meno svilupparsi nel nostro Paese: ciò che appare certo è che a pari regime di libertà anche l'industria nazionale potrebbe fare miracoli e raggiungere una diffusione colossale.

Poichè l'auto, strumento di lavoro, può veramente dare un ritmo nuovo all'incremento degli affari anche nel nostro Paese. Le ferrovie non potranno mai penetrare in vaste zone, non solo del Mezzogiorno ma anche del Settentrione, dove la popolazione è relativamente densa, l'agricoltura intensa, le industrie ed i commerci fiorenti ma non tali da [illegible]tare gli elementi di traffico sufficienti [illegible]re rapide comunicazioni. Un esem[illegible]rà forse dimostrare ancor meglio la [illegible] questa affermazione: basta pensa[illegible]lle più ricche e più progredite [illegible]ia: il Piemonte. Consideriamo [illegible]ni che esso offre, pensiamo al [illegible]di, commercianti, di industriali, di medici, di ingegneri, [illegible] potrebbero giovarsi dell'auto privata strumento di lavoro, giacchè per il Piemonte le ferrovie sono un mezzo rapido di trasporto solo per i traffici internazionali attraverso il Sempione e il Cenisio, poi per i rapporti da Torino con Milano e con Genova e, in minor misura, da Torino a Bra ed a Savona: per il resto del territorio, le comunicazioni in massima sono scarse, faticose, basate esclusivamente su tronchi ferroviari secondari, sulle lentissime tramvie a vapore, sui numerosi servizi pubblici d'auto (i quali però hanno corse poco frequenti e velocità ridottissime) o sulle antiquate diligenze.

Il controllo di 100.000 libretti di registrazione presi a caso in blocchi di 10.000 da 10 diversi Stati rivela una percentuale media del 5 % di automobili di proprietà di donne. Nel Iowa la percentuale è del 2,5 %, mentre il Kentucky ed il Massachusetts hanno rispettivamente il 9 ed il 7 %.

Ora, pur prescindendo dai rapporti turistici, che nel Piemonte hanno importanza enorme, pensiamo al tempo che deve sacrificare chi, per ragioni professionali, deve avvicinare gli impianti minerari, metallurgici e meccanici, le industrie elettriche e chimiche ricavate dalla grande abbondanza di forze motrici idrauliche delle valli, specie se poste nella Val d'Aosta; o gli stabilimenti della stessa natura e quelli tessili nel

Circondario di Ivrea, o ancora le industrie minerarie, metallurgiche, meccaniche, cotoniere e seriche del Pinerolese; o quelle volte alle costruzioni ferroviarie e navali del circondario di Susa, e ai suoi cotonifici: pensiamo al Biellese, una fra le zone più industriali d'Italia, in cui la vita economica ha

L'AUTOMOBILE CONTRO IL CARO-ALLOGGI.

Una ricerca fatta dalla National Automobile Chamber of Commerce circa gli usi a cui servono le automobili, rivela che in 135.000 casi in 60 città (di popolaz. complessiva non superiore a 8.000.000) l'autovettura fu usata come veicolo per sfuggire agli alti prezzi degli affitti. I proprietari di queste automobili sono fuggiti dal centro ai suburbi e contano esclusivamente sulla loro automobile per il viaggio fra la casa e l'ufficio. Se la stessa proporzione è mantenuta negli altri Stati dell'Unione, non meno di 500.000 auto sono state usate nei trascorsi anni nella lotta contro il caro alloggi.

assunto nell'ultimo trentennio una intensità tutta particolare; pensiamo alle industrie della seta e dei cappelli così sviluppate in provincia di Alessandria e all'industria delle calci e dei cementi diffusa specialmente nel Monferrato; all'industria serica ed a quella dell'estratto di castagno per concia e tinta della provincia di Cuneo; pensiamo alle centrali della Val Maira; alla fiorente agricoltura, ai pingui vigneti del Monferrato, ai cereali ed ai gelsi, ai foraggi ed alle viti coltivate nelle Langhe: quanti trasporti di persone e di cose si fanno ancor oggi con lentezza esasperante!

Le considerazioni che si fanno per il Piemonte si ripetono press'a poco per le altre regioni più floride dell'Italia Settentrionale e Centrale e si presentano tanto più [illegible] a mano a mano che si scende nel Mezzogiorno e nelle Isole. Nè sarebbe logico pen[illegible] che la rete ferroviaria dovrebbe essere [illegible] e i treni più rapidi: essa si è [illegible]ttata alle caratteristiche fisiche del no[illegible] Paese ed alla potenzialità dei nostri [illegible]i, così come non si potrà mai pensa[illegible] i servizi pubblici automobilistici tri[illegible]o o quadruplichino il numero delle corse od abbiano una velocità doppia di quella che sviluppano attualmente.

Fra vent'anni la nostra rete ferroviaria sarà probabilmente aumentata soltanto di poche migliaia di chilometri; essa risponderà pur sempre ad un complesso enorme di traffici, ma è certo che per allora la forza delle cose avrà capovolta la situazione attuale e industriali, commercianti e professionisti che ora sacrificano un tempo enorme sulle comunicazioni secondarie e sulle auto pubbliche, avranno trovato la loro auto strumento di lavoro. Quale incommensurabile perdita avrà però nel frattempo fatto l'economia nazionale per l'incomprensione del progresso trionfante altrove e della pietosa nostra forzata lentezza dovuta in tanta parte al Fisco?

L'auto e gli uomini d'affari.

La Casa Michelin ha pubblicato una piccola preziosa *brochure*, densa di dati pratici, redatta con grande serietà e in forma assai gradevole che s'intitola così: « L'automobile aumenterà il rendimento dei vostri viaggiatori di commercio. I risultati dell'esperienza di Michelin ». Infatti per 15 mesi Michelin ha fatto percorrere la Francia in auto da 24 commessi viaggiatori, usando torpedo di due tipi: di 10 HP. per viaggiatori con campioni, di 5 HP. per viaggiatori senza campioni. Velocità media 30-35 km. all'ora. Sono stati registrati accuratamente ogni giorno tutti gli incidenti avvenuti, tutte le spese, tutti i redditi. Questo insieme interessantissimo di dati e di fatti precisi è messo sotto gli occhi del pubblico per dimostrare che l'impiego dell'auto aumenterà la cifra di affari e per conseguenza gli utili. Il lettore che non si lascia tediare dai numeri troverà dunque abbondanza di commenti ai concetti suesposti nelle note di Michelin riassunte qui sotto: esse contengono molte verità che si addicono perfettamente anche alla situazione italiana. E fossero sentite in alto luogo!

Esse dovrebbero anche contribuire a dare la visione di ciò che potrà essere l'automobilismo di domani se appena appena si vorrà non osteggiarne lo sviluppo. Altrimenti ne soffriranno grandemente gli interessi generali del Paese e l'industria nostra: giacchè perdurando le gravezze fiscali dirette e indirette determinate dall'auto, essa non potrà diffondersi all'interno come strumento di lavoro, mentre l'esportazione non potrà essere

[illegible]ratterizzata che dalle macchine di lusso, [illegible]a dubbio apprezzatissime, ma con un to[illegible] vendite molto limitato.

Noi saremo lieti perciò se queste modeste [illegible]te potranno servire ad impostare il problema in questi termini: la produzione automobilistica italiana, eccellente dal lato tecnico, nella pratica non serve che una clientela di gran lunga troppo limitata. Esiste una vastissima categoria di commercianti, industriali, professionisti, agricoltori che attendono di poter adottare, senza essere soffocati dal Fisco, la macchina strumento di lavoro che trionfa in altri paesi e che è espressione di civiltà e di progresso.

Il 24 giugno 1920, l'on. Giolitti, ritornato alla Presidenza del Consiglio dei Ministri, poneva fra i capisaldi del suo programma esposto alla Camera, fra l'altro, un disegno di legge per rendere più forti e progressive le tasse sulle successioni e sulle donazioni e un disegno di legge per aumentare le tasse sulla circolazione delle automobili, motociclette e autoscafi e chiedeva che ne fosse riconosciuta l'urgenza. Essi divennero ben presto realtà. Ma i balzelli sulle auto, spinti ad un limite incredibile di assurdità, non poterono reggere, e a partire dal 1922 vennero attenuati. Le tasse sulle successioni e sulle donazioni vennero travolte dall'attuale Governo nel luglio scorso: da esso il pubblico italiano attende un indirizzo fiscale altrettanto chiaro e risolutivo per l'auto strumento di lavoro.

ATTILIO GERELLI.

L'ESPERIENZA DI MICHELIN

Egli si domanda anzitutto perchè ha messo i suoi viaggiatori in automobile. Perchè:

AL VIAGGIATORE.

LA FERROVIA FA PERDERE TEMPO:	L'AUTOMOBILE FA GUADAGNAR TEMPO:
Per i suoi orari fissi. Un affare di qualche minuto può obbligare ad una fermata di parecchie ore.	*Perchè è sempre pronta.* Un giro di manovella o una pressione sul bottone d'avviamento e si parte.
Per la sua lentezza. Per tragitti corti il viaggiatore deve utilizzare dei treni omnibus, di cui la velocità commerciale varia da 20 a 35 km. all'ora. Sulle grandi linee i diretti raggiungono velocità medie di 70 km., ma spesso ne è impedito l'uso per percorsi limitati.	*Per la sua marcia regolare.* L'auto fa regolarmente da 30 a 35 km. all'ora, secondo lo stato ed il profilo delle strade. Essa arriva prima in tutti i casi dove non si tratti di città collegate direttamente dai diretti ed anche in questo caso quando la distanza fra le città è inferiore ai 60 km.
Perchè essa non va dappertutto. Gli autobus o le vetture a cavalli che deve prendere il viaggiatore per raggiungere certe località, determinano una perdita di tempo considerevole.	*Perchè essa va dappertutto.* Non ci sono praticamente località che non siano servite da carrozzabili.
Perchè le stazioni sono spesso lontane dai centri abitati.	*Perchè essa conduce fino alla porta del cliente.*
Per le formalità da compiere alla stazione di partenza ed all'arrivo.	*Perchè non vi sono biglietti da prendere nè bagagli da registrare o da far verificare.*

Michelin scelse i propri agenti fra persone da 28 a 40 anni che non avevano mai condotto un'automobile. La prima settimana acquistarono nozioni di guida e di meccanica sufficienti per ottenere il permesso a condurre; la seconda settimana percorsero 200 km. per allenarsi e imparare a disimpegnarsi da soli. Al termine della terza settimana essi partivano in *tournée*. Dopo 15 me[illegible] questi rappresentanti avevano percorso 16.000 km. [illegible]no, viaggiando in media 20 giorni al mese.

[illegible] int attenersi sui dati, per quanto interessan[illegible] incidenti occorsi durante il viaggio sono sta[illegible]levati con precisione tutti i più piccoli arresti [illegible] giorni di cammino e per il totale dei viag[illegible] risultato è riassunto in questo specchietto.

NATURA DELL'INCIDENTE	QUANTITÀ
Cambiamento di candele . . .	172
Pulitura del carburatore . . .	148
Cambiamenti di ruote amovibili	138
Verifica dell'accensione	41
Verifica de l'illuminazione . .	50
Richiami al carburatore . . .	1.011
Movimenti di capote	185

[illegible] periodo i viaggiatori non hanno, per [illegible] vettura, perduto in media che 12 minuti al giorno. Questa cifra, comparata ai ritardi dei treni, spesso complicati da mancanza di coincidenza, prova che l'automobile è più regolare del treno.

Ma i benefici che fa realizzare l'impiego dell'automobile, devono essere considerati anche rispetto agli affari. Michelin ha messo a confronto le *tournées* fatte nel 1920 in ferrovia a mezzo di rappresentanti che conoscevano a fondo le regioni da visitare, con quelle eseguite nel 1921 con dei rappresentanti novizi nella condotta dell'automobile e che visitavano quelle regioni per la prima volta.

Queste *tournées* per l'intiero territorio della Francia sono di tre tipi.

PRIMA TOURNÉE: *presso gli agenti dell'automobile.* In ferrovia: visita regolare di 9600 clienti in 1600 località; in auto: visita regolare di 10.600 clienti in 2400 località.

SECONDA TOURNÉE: *presso gli agenti della bicicletta.* Visita regolare di 4500 località distanti in media 15 km. l'una dall'altra e aventi ciascuna 2,1 clienti in media.

TERZA TOURNÉE: *di esplorazione e di ispezione.* Visita rapida e, seguendo le necessità commerciali, di 5000 località aventi una distanza media di 25 km., con 2,5 clienti in media.

I BENEFICI SONO STATI DI DUE SPECIE:

1° - *Aumento del numero quotidiano delle visite fatte per ogni viaggiatore.*

	N. MEDIO GIORNALIERO DELLE VISITE IN FERROVIA	IN AUTO	AUMENTO DEL NUMERO A FAVORE DELL'AUTO
1ª tournée . .	5 7	6 6	16 %
2ª » . .	5 2	8.-	54 %
3ª » . .	4.5	7.4	65 %

2° - *Diminuzione del prezzo della visita.*

	PREZZO MEDIO DELLA VISITA IN FERROVIA	IN AUTO	DIMINUZ. DEL PREZZO A FAVORE DELL'AUTO
1ª tournée . .	15,50	15,13	2.5 %
2ª » .	15,40	13,20	15 %
3ª » .	19,08	16 18	16.5 %

Altre Case appartenenti ai rami di commercio più vari, hanno fatto lo stesso esperimento: distillatori, sensali di vino, droghieri all'ingrosso, cioccolatai, negozianti in olii e grassi, merciai all'ingrosso, drapperie, calzolerie, fiori artificiali, macchine agricole, velocipedi ed accessori, mattoni e tegole, ecc. *Nessuna di esse pensa a ritornare all'antico regime.*

Il tempo guadagnato con l'auto.

Per rendersi utili a tutti coloro che possono apprezzare i servizi dell'automobile e per determinare i benefici che essi potranno ricavarne, Michelin ha anche pensato di contribuire a risolvere il problema particolare dei futuri automobilisti, secondo gli itinerari effettuati dai propri viaggiatori. Egli ha classificato questi itinerari in 4 tipi, secondo l'importanza delle località visitate.

ITINERARIO I° - *Visita di città importantissime* (una o due in media per dipartimento).

ITINERARIO II° - *Visita delle grandi città* (tre in media per dipartimento).

ITINERARIO III° - *Visita delle piccole città.*

ITINERARIO IV° - *Visita di tutte le città o località incontrate sull'itinerario.*

Ecco le caratteristiche di questi quattro tipi di itinerari:

Tipo di itinerario	Distanza media fra località visitate:	N. medio dei clienti visitati per località:	IN FERROVIA: Le località sono servite da:	IN FERROVIA: Il viaggiatore utilizza dei treni:
1°	90 km.	da 10 a 20	grandi linee	diretti
2°	60 »	» 5 » 10	» »	» o omnibus
3°	30 »	» 2 » 5	grandi linee o linee secon.	omnibus
4°	15 »	» 1 » 2	» »	»

La distanza media si ottiene dividendo il numero totale dei chilometri dell'itinerario per il numero delle città visitate. Il numero medio dei clienti si ottiene dividendo il numero totale dei clienti visitati nel corso della *tournée* per il numero delle città visitate.

I tipi di *tournée* più generalmente praticati sono il III° e il IV°. I tipi I° e II° corrispondono alle *tournée* d'ispezione. Si constaterà che più la distanza che separa le località visitate è piccola, più il vantaggio dell'automobile è considerevole. Infatti, rispetto al tempo, le tabelle riprodotte qui sotto permettono di rendersi conto in quali proporzioni l'automobile riduce questo importante fattore. In questo tempo è compreso quello che si impiega per andare dal domicilio di un cliente all'altro: in media 6 minuti per il viaggiatore in ferrovia e meno di 2 per il viaggiatore in [illegible] (distanza media da percorrere per andare da un [illegible]te all'altro, 500 metri: velocità a piedi 5 km [illegible] in automobile km. 17.5 all'ora).

[illegible] più favorevole all'automobile, il guadagno [illegible] raggiunge il 78%, cioè a dire che uno stesso [illegible] Questo [illegible] [illegible] differenza a fav[illegible] su distanze d[illegible]

Visita di città importantissime	Distanza media 90 km.
Numero medio dei clienti per città	TEMPO GUADAGNATO DALL'AUTO sul treno diretto
20	27 %
10	13 %

Visita di grandi città	Distanza media 60 km.	
Numero medio dei clienti per città	TEMPO GUADAGNATO DALL'AUTO sul treno: diretto	omnibus
10	30 %	50 %
5	21 %	47 %

Visita di piccole città	Distanza media 30 km.	
Numero medio dei clienti per città	TEMPO GUADAGNATO DALL'AUTO sul treno omnibus che circola su: grandi linee	linee secondarie
5	60 %	71 %
2	59 %	71 %

Visita di tutte le località: Distanza media 15 km.		
Numero medio dei clienti per località	TEMPO GUADAGNATO DALL'AUTO sul treno omnibus che circola su: grandi linee	linee secondarie
2	72 %	78 %
1	72 %	78 %

L'automobile aumenterà il numero delle visite dei viaggiatori.

Dalla diminuzione del tempo perduto a viaggiare, risulta un aumento del numero quotidiano di visite fatte da ogni viaggiatore.

Le tabelle qui sotto riportate indicano questo aumento. Esso è tanto più grande quanto le località sono più vicine e il tempo consacrato alla visita è più breve. Si sono presi per questa durata di visite due tempi estremi: un'ora e 10 minuti. Per ognuno di questi due casi si dà il per cento di aumento di visite, ottenuto nei quattro tipi di itinerari più sopra indicati. Nel caso più favorevole (visita di città di diversa importanza alla distanza media di 15 km. con durata di visita di 10 minuti) si ottiene per uno stesso tempo una cifra di 365 visite in automobile contro 100 in ferrovia.

Visita di città importantissime. Distanza media 90 km.
Numero medio dei clienti per città — Aumento del numero quotidiano delle visite se le città sono servite da treni diretti
5 %
10 — 3 %

Visita di grandi città: Distanza media 60 km.		
Numero medio dei clienti per città	Aumento del numero quotidiano delle visite se le città sono servite da treni: diretti	omnibus
10	7 %	16 %
5	7 %	23 %

[illegible] piccole città	Distanza media 30 km.	
Numero medio dei clienti per città	Aumento del numero quotidiano delle visite se le città sono servite da treni omnibus su:	
	grandi linee	linee secondarie
5	25 %	40 %
2	45 %	76 %

Visita di tutte le località	Distanza media 15 km.	
Numero medio dei clienti per località	Aumento del numero quotidiano delle visite se le località sono servite da treni omnibus su:	
	grandi linee	linee secondarie
1	48 %	68 %
2	78 %	111 %

Visita di città importantissime	Distanza media 90 km.
Numero medio dei clienti per città	Aumento del numero quotidiano delle visite se le città sono servite da treni diretti
20	17 %
10	10 %

Visita di grandi città	Distanza media 60 km.	
Numero medio dei clienti per città	Aumento del numero quotidiano delle visite se le città sono servite da treni:	
	diretti	omnibus
10	23 %	54 %
5	14 %	60 %

Visita di piccole città	Distanza media 30 km.	
Numero medio dei clienti per città	Aumento del numero quotidiauo delle visite se le città sono servite da treni omnibus su:	
	grandi linee	linee secondarie
5	80 %	133 %
2	102 %	180 %

Visita di tutte le località	Distanza media 15 km.	
[illegible]nero [illegible]io [illegible]nti	Aumento del numero quotidiano delle visite se le località sono servite da treni omnibus su:	
	grandi linee	linee secondarie
	140 %	290 %
	184 %	265 %

[illegible]ento del numero delle visite deriva [illegible]crescere la cifra d'affari: per esten[illegible]l'azione o per visite più frequenti, [illegible], la riduzione del numero dei viag[illegible]

[illegible] raggio d'azione è facilissima da [illegible]ificato che per fare una *tournée* di [illegible]menti, l'itinerario diretto attraver[illegible] o borghi e 306 località meno im[illegible]tti questi luoghi il viaggiatore troverà [illegible]ompratori

Costo dell'automobile di un viaggiatore.

I dati che riportiamo hanno solo valore esemplificativo: l'esperienza di Michelin non è la nostra. Non vi sono probabilmente sul nostro mercato tipi di macchine da 5 e 10 HP. come quelle che esso ha usato, e la benzina costa molto più cara! Tuttavia hanno valore di esemplificazione non foss'altro per constatare a quali risultati si giunge in Francia e a quali risultati non si giunge in Italia.

NATURA DELLE SPESE

1° - *Spese fisse annuali:*

	VETTURA DA 5 PH. Frs.	VETTURA DA 10 HP. Frs.
Interesse del capitale (7 % del prezzo della vettura)	595.—	1.155.—
Imposte	343.—	568,75
Assicurazioni:		
Responsabilità civile per danni a terzi	93,50	185.—
Incendio della vettura e ricorsi dei vicini	76,35	137,15
Furto della vettura e 3000 frs. di bagaglio	45.—	73,30
TOTALE DELLE SPESE ANNUALI	1.152,85	2.119,20

2° - *Spese proporzionali alle distanze percorse.* (Per 100 km.).

	VETTURA DA 5 PH. Frs.	VETTURA DA 10 HP. Frs.
Ammortamento	85.—	165.—
Riparazione e manutenzione:		
Manutenzione corrente	50.—	50.—
Riserva per revisione generale	32,50	32,50
Riserva per guasti alla vettura	34,50	54,50
Consumo:		
Benzina	102.—	170.—
Olio e grasso	12.—	16.—
Pneumatici	50.—	75.—
TOTALE DELLE SPESE PER 1000 KM.	366.—	563.—

PREZZO DI COSTO DEL CHILOMETRO IN AUTOMOBILE

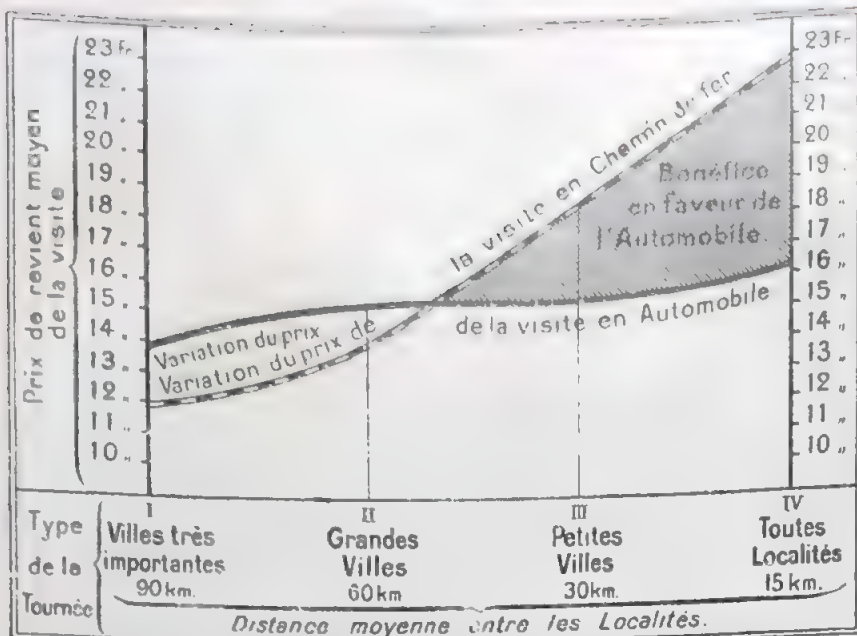
PERCORSO ANNUALE	PREZZO DEL KM. PER 5 HP.	PREZZO DEL KM PER 1 HP.
10.000 km.	0,481	0,775
12.000 km.	0,462	0,739
24.000 km.	0,414	0,651
36.000 km.	0,398	0,622
48.000 km.	0,390	0,607

Come si calcola il prezzo unitario della visita.

L'insieme delle visite effettuate ogni anno da un viaggiatore costa: lo stipendio di questo viaggiatore, le spese d'albergo, le spese di circolazione. Il prezzo di una visita è il quoziente di questa somma diviso per il numero di visite effettuate nell'annata.

Spese identiche per l'automobile e per la ferrovia: lo stipendio e le spese d'albergo restano immutate qualunque sia il mezzo adoperato. Le spese di garage sono compensate dalla soppressione delle spese di trasporto dei bagagli dalla stazione all'albergo

Spese che differiscono in auto e in ferrovia: per valutarle bisogna determinare il prezzo che il viaggiatore paga per ogni chilometro di spostamento. Per l'automobile il prezzo per chilometro dipende dalla potenza della vettura e dalla distanza percorsa annualmente.

La tabella più sopra riportata dà questo prezzo per le vetture di 5 e 10 HP. Per la ferrovia il prezzo per chilometro è di franchi 0.139 in seconda classe. Se il viaggiatore trasporta dei campioni, oltre il supplemento per il bagaglio che deve pagare (o frs. 20 per km. per 200 kg.), le spese supplementari sono da 10 a 40 frs. per giorno per manutenzione e camionaggio.

Questo grafico dimostra che l'automobile è più vantaggiosa della ferrovia a partire dal momento in cui il viaggiatore senza campioni non si limita alla visita esclusiva delle grandi città, separate da una distanza di 60 km. È il caso più frequente.

VIAGGIATORI SENZA CAMPIONI (vetture di 5-6 HP.). Per il calcolo del prezzo della visita la base è di 15 frs. per giorno di emolumento fisso e di 35 frs. per giorno di spese d'albergo. Si suppone che in ferrovia il viaggiatore sia indennizzato delle spese per la seconda classe.

VIAGGIATORI CON CAMPIONI (vettura di 10 HP.). Per il calcolo del costo della visita la base è di 35 frs. di spese d'albergo e di 20 frs. di spese di trasporto dei campioni, nel caso che il viaggiatore utilizzi la ferrovia. Si è considerato un campionario che pesi 200 chili.

Prezzo della visita: le spese annue di un viaggiatore sono dunque più forti in automobile che in ferrovia, ma l'aumento del numero delle visite è tale che il prezzo unitario della visita è quasi sempre a vantaggio dell'auto, come si vedrà dai grafici successivi. Pure nei pochi casi in cui è più caro, l'automobile non è da rifiutare senz'altro, perchè bisogna tener conto dell'aumento della cifra d'affari realizzata a seguito delle visite più numerose. Per esempio, un viaggiatore che tratti 800.000 frs. d'affari per un anno in ferrovia e che costa 30.000 frs., costerà 3000 frs. di più in automobile, ma acquisterà in più 56.000 frs. d'affari. Questo risultato può interessare molte Case. Di più non bisogna perdere di vista che soltanto l'automobile permette di visitare le piccole località.

L'automobile farà ribassare il prezzo di costo della visita.

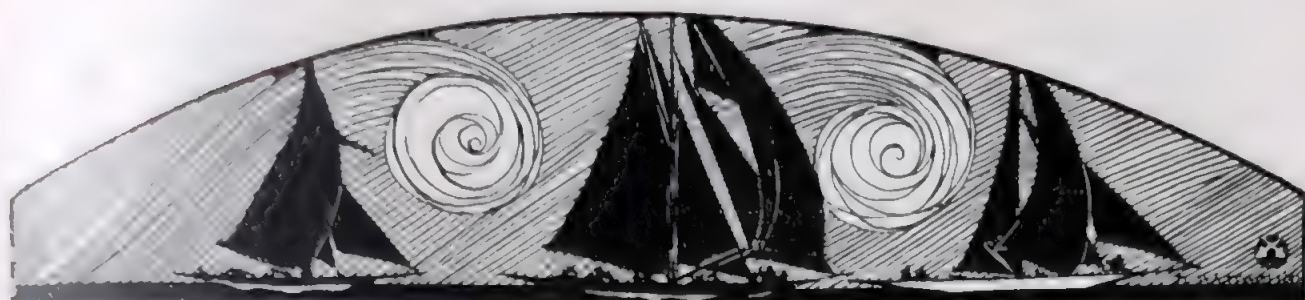
Confronto del prezzo di costo della visita in automobile e in ferrovia: i grafici qui riportati, permettono di comparare il prezzo di costo medio della visita in ferrovia ed in automobile per ciascuno dei 4 tipi di itinerari fissati più sopra. Per esempio, per il 2° (visita delle grandi città) si è presa la media dei prezzi ottenuti nei quattro casi prospettati:

1° - Visita di 5 clienti } Il viaggiatore si serve di treni diretti.
2° - » » 10 » }

Visita di 5 clienti } Il viaggiatore si serve di treni omnibus
» » 10 » }

Questo grafico dimostra che l'automobile è sempre più vantaggiosa della ferrovia per il viaggiatore che circola con un campionario di 200 chili. Ciò è ben comprensibile: infatti in ferrovia la spesa supplementare causata dal trasporto di questi campioni è di fr. 0,20 per km. Bisogna aggiungervi inoltre da 10 a 40 frs. al giorno per manutenzione e trasporto in città. In automobile, il trasporto di 200 kg. di merce necessita l'impiego di una 10 HP. al posto di una 5 HP. ossia un supplemento di spesa media di frs. 0,24 per km. Il trasporto del bagaglio non costa niente.

***

L'opuscolo termina con l'esame di tipi di impegni mutui fra le Case di commercio e il viaggiatore per l'impiego della automobile. Sono molto interessanti e possono essere una guida pratica preziosa sia nel caso che il viaggiatore possegga già l'automobile, sia nel caso che il viaggiatore non possegga capitale sufficiente per comperare un'automobile e debba intervenire la Casa.

IMBARCAZIONI A VELA E REGATE SUL MARE LIGURE

QUESTE righe daranno un'idea, ai non conoscitori, di ciò che sono i yachts a vela da diporto e da regata, e dello svolgimento delle regate a vela. Le imbarcazioni concorrenti alle regate debbono in primo luogo essere veloci, e per raggiungere tale scopo è necessario rispondano a molti requisiti: la forma dello scafo è cosa essenziale; la parte immersa è soggetta all'attrito dell'acqua ed è naturale che buona parte delle cure del costruttore siano rivolte ad avere uno scafo dalle linee di maggior penetrazione; l'ampiezza delle vele non può oltrepassare un certo massimo che è determinato generalmente dai dati regolamentari per molti tipi di imbarcazioni, e dove questi non esistono, dal fatto che la superficie adottata è quella massima consentita dalla intensità media dei venti della regione.

Il numero delle vele è limitato nelle piccole imbarcazioni ad una randa, nelle se[illegible] maggiori si aggiungono ad essa uno o [illegible]chi, e talvolta una freccia. Per equi[illegible] la forza che il vento esercita sulla [illegible]he tende a fare capovolgere la barca, [illegible]iglia è applicata una deriva fissa o [illegible]ostituita nel primo caso da una [illegible] piombo e nel secondo caso da una [illegible]ante che è possibile issare nel[illegible]quando si tira la barca a riva. Al[illegible] sono in parte coperte e impediscono agli spruzzi d'acqua di penetrare nel[illegible] invece sprovviste di coperta [illegible]lmente acqua nelle giornate di mare mosso, e chi è a bordo ha il suo da fare a vuotarla.

In Liguria il vento manca raramente: o soffia vento di terra spesso impetuoso ed a raffiche, oppure vento di mare: lo scirocco (vento di S-E) quando non è violento è il vento più favorevole perchè regolare e costante, pure portando sempre come conseguenza mare increspato o mosso.

Per utilizzare il vento ci sono diverse andature secondo il percorso che si vuole effet-

(*fot. G. T. Traverso*)
YACHT STAZZA INTERNAZIONALE 6 METRI.

(*fot. G. T. Traverso*)
CANOTTI DELLA SERIE LIGURE CLUB NAUTICO LIGURE M.' 4,25 IN PARTENZA. *Nel tondo:* YACHT DELLA SERIE «18 PIEDI».

tuare. Anzitutto non è possibile avanzare contro vento, è necessario che la rotta della barca faccia un angolo colla direzione del vento acciocchè questo possa far presa sulla vela; volendo quindi raggiungere un punto navigando in direzione opposta a quella del vento occorre seguire una linea spezzata, cioè far agire il vento per un tratto sopra una delle superfici della vela e per un tratto sull'altra o, come comunemente si dice, bordeggiare. È ovvio che una barca che riesce a procedere formando con il vento un angolo minore, ha sulle altre gran vantaggio avendo da eseguire un minor numero di bordate, o bordate più brevi. L'andatura nel senso del vento, cioè con vento in poppa, è quella che sfrutta la forza nel miglior modo perchè seguendo tale andatura il piano della vela è [illegible] perpendicolarmente allo scafo e al vento. Per seguire una rotta formante angolo retto con la direzione del vento il piano della vela non deve essere più, come nel caso precedente, perpendicolare alla lunghezza dello scafo, ma dovrà essere tenuto nella stessa direzione. Il vento agirà sempre quasi normalmente alla superficie della vela, ma sarà soltanto una risultante più piccola quella che farà avanzare l'imbarcazione.

Queste le tre andature principali, e si comprende come sia possibile seguire tutte le rotte intermedie.

Nelle regate a vela sono messe a competere un certo numero di imbarcazioni della stessa categoria o della stessa stazza: il percorso è generalmente triangolare, determinato da tre boe ancorate, esternamente alle quali devono passare i concorrenti, e da percorrersi due o tre volte. Questo triangolo viene orientato secondo il vento che soffia, e in modo tale da obbligare le imbarcazioni a tre diverse andature nel percorso dei tre lati, e così, per esempio: un lato sarà percorso con vento perpendicolare o quasi alla rotta, il secondo lato con vento di fronte rendendo necessario bordeggiare per raggiungere ed oltrepassare la boa, ed il terzo con vento in poppa: ciò per mettere alla prova tutte le qualità nautiche delle barche.

(fot. G. T. Traverso)

YACHTS DELLA SERIE INTERNAZIONALE M. 6.50. - *Nel tondo* STAZZA INTERNAZIONALE 8 METRI. Si osservi il piano velico diverso: il primo ha randa, due fiocchi e una freccia; il secondo sola randa e un fiocco. Hanno uno scafo di differente lunghezza e superficie velica pure differente, appartengono però alla stessa stazza: hanno cioè un rapporto fisso uguale, fra alcuni dati di costruzione.

Da terra la giuria comunica coi concorrenti a mezzo di colpi a salve con un cannoncino, per dare l'avviso della prossima partenza e per dare il via; mediante bandierine rappresentanti le diverse lettere dell'alfabeto per comunicare a quale serie di imbarcazioni tocca la partenza (ogni serie è caratterizzata da una lettera, e ogni barca di quella serie porta un numero progressivo visibilmente applicato sulla vela), e mediante cinque palloncini dei quali vien tolto uno ogni minuto dopo il primo colpo di cannone, per far sapere ai partenti quanti minuti mancano al via, che vien dato 5 minuti dopo il primo segnale. Il breve tempo che corre tra l'avviso ed il via, è una delle fasi di maggior interesse delle regate perchè i partenti, talvolta numerosi, sono riuniti in breve spazio con effetto molto pittoresco. Tutti hanno la ambizione di partire primi; si manovra colla maggiore abilità, occhio sempre vigile ai palloncini per sapere quanto manca alla partenza [illegible] l'avversario che può giungere [illegible] a vento, togliervi il vento ed oltrepassarvi proprio alla partenza, attenzione ad evitare collisioni, e soprattutto occorre sapersi regolare in modo da giungere a doppiare la boa di partenza al secondo colpo di cannone, non prima, chè bisognerebbe ritornare indietro e girare la boa una seconda volta.

Il primo partito ha il già notevole vantaggio di non avere alcuno davanti a sè e quindi di poter scegliere la propria rotta liberamente. L'interesse della regata è massimo nel lato di bolina, cioè nel bordeggiare, e qui si hanno le maggiori sorprese. Oltre alla bontà della barca ha la massima importanza l'abilità del timoniere che deve intuire volta per volta se gli conviene di eseguire bordate lunghe o corte per approfittare di certe zone in cui sia vento più intenso, nonchè la sveltezza dell'equipaggio nell'eseguire le manovre. Sovente due barche seguono rotte convergenti, ed il regolamento del Re-

(fot. L. V. Piccardo)

UN BEL GRUPPO DI VELE ALLA PARTENZA.

gio Yacht Club Italiano ha stabilito quale delle due deve lasciare il passo all'altra. Tale regolamento fissa tutte le norme da seguire caso per caso, nel raggiungere, nell'oltrepassare, nel doppiare una boa, nel tagliare il traguardo, ecc. ecc. Il lato di percorso con vento in poppa è quello di maggior tranquillità: si naviga con il vento e quindi non lo si sente soffiare. Nelle barche con deriva mobile questa viene alzata, non avendo da equilibrare alcun sforzo laterale, e si diminuisce così l'attrito dell'acqua; nei yachts maggiori viene issata un'ampia vela accessoria che permette di meglio sfruttare il vento.

Le lotte che si ingaggiano fra i concorrenti appassionano chi le osserva: da terra i conoscitori criticano, approvano o disapprovano le manovre; è vecchio il detto: « chi è in terra giudica, ma chi è in mare naviga ». I corridori dal canto loro si studiano, seguono reciprocamente le manovre, si tengono in posizione da costringere l'avversario meno accorto a lasciare il passo, ed oltre a ciò occhio vigile alle vele per sfruttare al meglio l'angolo col vento. Quando il vento è fresco il percorso si effettua in breve tempo e la regata è vissuta intensamente, la barca progredisce fendendo e sorpassando le onde, l'equipaggio sta seduto sul bordo al vento per equilibrare col suo peso la forza del vento sulla vela, si fila veloci, bagnati dagli spruzzi, con un bordo della barca a filo dell'acqua e colla vela fortemente inclinata: la lotta coll'acqua e col vento diventa del massimo interesse e fa provare emozioni indimenticabili.

All'arrivo al traguardo il primo di ogni serie è salutato da un colpo di cannone dalla giurìa, e per quel giorno in segno di vittoria, la barca vincitrice isserà le numerose bandierine multicolori che costituiscono il pavese.

Lo sport della vela è esercizio sano per eccellenza: l'occhio si esercita alla precisione, si acquista prontezza di apprezzamento e di decisione. Si impara a conoscere il mare e i venti, ad amare la distesa azzurra sulla quale si trascorrono ore di calma assoluta, di contemplazione, ed ore piene di emozioni, colla visione sempre rinnovata di paesaggi pittoreschi. Molti sono gli appassionati, pochi in confronto di quanti lo diventerebbero se soltanto conoscessero questo svago bellissimo. Esso va divulgandosi anche da noi, per la simpatica propaganda delle associazioni filonautiche che sorgono su molte spiagge della Riviera, e che non possono mancare di raggiungere uno scopo così utile come è quello di far apprezzare il mare a chi vive in sua prossimità.

TOMASO PICCARDO.

Gradevole il peccato,
gradevole la penitenza.

LA MAGNESIA POLLI, PURISSIMA

E' L'UNICA INSCRITTA NELLA FARMACOPEA UFFICIALE

VITA DEL TOURING

Risultato della votazione per l'approvazione del bilancio 1922, per l'elezione di 10 Consiglieri e di 3 Sindaci e per la modificazione dello Statuto Sociale.

Nella Sede del Touring Club Italiano, il 1° agosto 1923, alle ore 9, presenti i Sindaci rag. cav. Camillo Magnocavallo, dott. G. B. Rocca, rag. cav. uff. Angelo Lonati, si procedette allo spoglio delle schede pervenute a tutto il 30 luglio 1923, coi seguenti risultati:

Votanti	N. 21.947
Approvano il bilancio	» 21.799
Non approvano il bilancio	» 14

Sono eletti pel triennio 1923-1924-1925 a Consiglieri, i signori:

BERTARELLI Gr. Uff. LUIGI VITTORIO	con voti N. 21.719
BERTOLINI Cav. LORENZO	» » » 21.685
CANDIANI Comm. Dott. ETTORE	» » » 21.672
GARBAGNI Ing. MARIO	» » » 21.678
GUASTI Comm. Avv. FEDERICO	» » » 21.660
MOLDENHAUER Dott. Cav. CARLO	» » » 21.555
MORO Avv. ELIA	» » » 21.658
RADICE Cav. Uff. Avv. FELICE	» » » 21.671
ROSETTI Avv. DORO	» » » 21.661
SANSONI Ing. Comm. ETTORE	» » » 21.694

Per l'esercizio 1923 a Sindaci, i signori:

LONATI Rag. Cav. Uff. ANGELO	con voti N. 21.696
MAGNOCAVALLO Rag. Cav. CAMILLO	» » » 21.684
ROCCA Dott. Rag. GIAN BATTISTA	» » » 21.718
Voti su nominativi diversi e schede nulle	N. 134
Approvano le modificazioni allo Statuto Sociale, come da Relazione del Consiglio per l'esercizio 1923, pubblicata nel numero di maggio della *Rivista Mensile del T. C. I.* «*Le Vie d'Italia*»	N. 21.778
Non approvano le modificazioni allo Statuto o le approvano solo parzialmente	» 35

Attenzione!

La Direzione del Touring, come già fece l'anno scorso, ha studiato in questi giorni un punto importante amministrativo (partita d'entrata circa tre milioni ed altrettanti all'uscita) cioè quanto si riferisce alle *Vie d'Italia* per l'anno venturo.

Le ragioni di questa che può parere discussione prematura ma è invece esattamente in tempo giusto, sono parecchie, e ne indichiamo le principali:

1° - Occorre fare con le cartiere un contratto annuale formidabile al quale queste debbono aver tempo di provvedere anche per i loro contratti all'estero di alcune materie prime (specialmente cellulosa) pei quali non vogliamo correre alee di cambi e di mercato. Ogni numero di *Vie d'Italia* assorbe ora parecchio più di centomila lire di carta e crediamo che l'anno prossimo sarà di un 20 % ancor più importante: per produrre questo quantitativo bisogna anche preventivamente impegnare per contratto, con sicurezza, il macchinario delle cartiere.

2° - Il prezzo di abbonamento, che viene ora fissato per l'anno venturo — appunto perchè inferiore a quello di qualsiasi altra Rivista a parità di condizioni — deve essere combinato in modo che il Sodalizio sia al sicuro da qualsiasi sorpresa. Di conseguenza i contratti attuali devono valere per tutto il 1924. Il Touring dà le *Vie d'Italia* al costo: esso non ha quindi alcun margine di utile grande o piccolo nelle cui pieghe possano trovar posto oscillazioni di mercato, come può normalmente fare un privato editore.

3° - È necessario impegnare almeno due tipografie le quali debbono tenere un notevole numero di macchine piane *perfette* e di un certo tipo a nostra disposizione rinunciando per tutto l'anno all'eventualità di contratti più proficui che potessero loro presentarsi in corso di tempo.

Le Vie d'Italia si compongono di otto sedicesimi, di cui ciascuno occupa, per il delicato avviamento e la delicatissima stampa, in media circa 16 giorni. Inoltre vi è la copertina in tricromia, di tiratura ancor più lenta. Non è facile trovare tipografie di potenzialità tecnica e quantitativa adatta ai bisogni delle *Vie d'Italia* e, naturalmente, perchè esse ci garantiscano di tenere a nostra disposizione tante macchine e gli accessori, il Touring deve garantire a sua volta di ritirare il lavoro. Si è dunque costretti a fare adesso un contratto preliminare di massima con la riserva del perfezionamento numerico di dettaglio a fine d'anno.

4° - La pubblicità contribuisce ad alleviare il costo delle *Vie d'Italia* per quanto in misura ben minore di quanto si creda.

Effettivamente, data la enorme tiratura, l'incasso è in limine della spesa di carta e stampa (1). Ma ad ogni modo la pubblicità, oltre che un'utile guida al lettore cui fornisce un'infinità di notizie, è uno scarico di spese, sia pur lieve, e quindi ben venuto. Questo scarico però non può essere calcolato con sufficiente approssimazione come coefficiente di prezzo, che attribuendolo ad un quantitativo preciso o quasi preciso di copie. L'anno scorso si disse « alle prime centomila » come premio ai solerti. Quest'anno si è provveduto un po' diversamente, ma ancora nello stesso ordine di idee.

Per tutti questi motivi e per altri si comprende di leggieri come la Direzione debba

(1) I non competenti guardano a numerose riviste di ogni genere e dicono: si reggono press'a poco con la *réclame*. Ed è vero, ma per una ragione molto semplice: per la maggior parte delle pubblicazioni in genere di rado si va al di là di 5 o 10 mila copie (talune ne hanno 500 o 1000!). E le tariffe di pubblicità non sono affatto il ventesimo o il decimo di un periodico che faccia, ad esempio, venti o dieci volte tanto. Quando poi si tratta di una tiratura eccezionale come quella delle *Vie d'Italia*, le tariffe non si possono più far concordare colla spesa di carta e stampa, che è inesorabilmente proporzionale al numero delle copie.

fare due conti: quello dei Soci che si abbonano in tempo utile per inquadrarsi nell'ambito dei contratti sopraccennati e quello degli altri che vengono in ritardo.

Questi ultimi non possono evidentemente fruire di tutti i vantaggi dei primi. Ma non solo ciò accade in rapporto ai contratti e alla tranquillità amministrativa, ma anche al costo di funzionamento dei servizi. Per dare un esempio: pei ritardatari bisogna stampare a rischio e pericolo delle migliaia di copie in più e metterle a magazzino per prelevarle man mano in seguito. E così via per una serie d'altri inconvenienti costosi.

Per il 1924 però si prevede che la diffusione delle *Vie d'Italia* continuerà a crescere e ciò ha permesso di contenere, senza mancar troppo di prudenza, in limiti più ristretti che nel 1923, la differenza fra i due tipi di abbonamento e perciò:

Tutti i Soci che invieranno nel periodo statutario (15 novembre 1923) la quota di L. 10,10, Estero L. 15.10 (se non sono Vitalizi) e insieme l'abbonamento alle VIE D'ITALIA pagheranno per questo L. 12,10, Estero L. 20,10; tutti gli altri che verranno dopo pagheranno per l'abbonamento L. 18,10, Estero L. 26,10 (anzichè L. 21,60, Est. L. 31.20 come nel 1923).

Inoltre:

Fino a tutto febbraio si continuerà ad accettare abbonamenti *annuali* (cioè per 12 numeri) alle *Vie d'Italia*. Ma da febbraio non si accetteranno che abbonamenti di altrettanti numeri, a L. 1,50 ciascuno più 10 centesimi per la ricevuta, quanti sono i mesi che intercorrono fra quello di abbonamento e la fin d'anno.

I Consoci sono dunque avvertiti: fino al 15 novembre L. 12,10, Estero L. 20,10 (22,10 cumulativamente per quota annua e abbonamento alle VIE D'ITALIA, Estero L. 35,10) poi L. 18,10, Estero L. 26,10 (L. 28,10 cumulativamente per quota annua e abbonamento alle VIE D'ITALIA, Estero L. 41,10).

***

L'apprezzamento delle *Vie d'Italia* in Paese e all'estero si è consolidato magnificamente. Il periodico ha largamente appagato le maggiori attese. Noi contiamo che il 1924 darà ai Soci, che speriamo sempre più numerosi, un altro volume sorprendente come i precedenti, di più che 1400 pagine con circa 1000 incisioni, in cui la varietà degli argomenti sarà pari alla cura ed alla vivacità con cui vengono trattati, volume cui si potrebbe come pel passato mettere un'epigrafe ben semplice: « Per la nostra Italia ».

Il T. al IX Congresso Geografico Nazionale.

Dal 22 al 30 aprile 1924 si terrà in Genova il IX Congresso Geografico Nazionale. Alla organizzazione della importante radunata presiede il prof. Paolo Revelli in stretto accordo col generale Nicola Vacchelli, presidente del Comitato Geografico Italiano e vice-presidente dell'Unione Geografica Internazionale. La importanza dei temi che verranno posti in discussione, l'alto interesse delle Mostre che il prof. Revelli ha genialmente ideato e va amorosamente organizzando (Mostra cartografica della Liguria, della scuola cartografica genovese, del paesaggio ligure, etnografica ligure, dell'attività ligure all'estero, delle nuove provincie italiane, delle figurazioni dell'Italia attraverso i secoli, della diffusione della coltura geografica) e le numerose escursioni che verranno compiute assicureranno indubbiamente una larga partecipazione di studiosi e simpatizzanti. Tanto più che si deve presumere che il carattere stesso della città e le tradizioni dello studio genovese imprimeranno un orientamento di modernità e praticità alle discussioni.

Il Touring, il cui Presidente fu chiamato a far parte del Comitato d'Onore del Congresso, parteciperà ad esso in forma ufficiale e sarà lieto se una larga schiera di propri Soci, studiosi e simpatizzanti di problemi geografici, economici o storici, vorrà prender parte alla manifestazione.

Nell'occasione, il Touring esporrà un notevole numero di Tavole del *Grande Atlante Internazionale del T.C.I.* al quale attende con poderosa organizzazione come i Soci sanno.

Verso i trecentomila!

Quando comincerà la spedizione di questo fascicolo di Rivista i 250.000 Soci saranno presso a poco raggiunti: incomincia la marcia verso i 300.000. I nostri impareggiabili propagandisti continuino i loro sforzi e la mèta non apparirà più tanto lontana.

Dicevamo nello scorso numero: Se un quarto degli attuali Soci del Touring procurasse un nuovo Socio, i 300.000 sarebbero di un balzo raggiunti. E chi non può agevolmente trovare nell'ambito delle proprie conoscenze un nuovo Socio? Non occorre che un po' di buona volontà... giacchè i mezzi di persuasione a disposizione di tutti sono formidabili. Non si dimentichi che a chi quest'anno si accosta per la prima volta al Touring è riservato un nuovo preziosissimo dono: la edizione 1923 dell'*Annuario Generale*. Parve infatti al Consiglio che miglior battesimo non si potesse impartire ai neofiti, del porre nelle loro mani l'opera nella quale è riassunta in forma completa l'attività del Sodalizio e che racchiude il maggior numero di notizie di interesse turistico generale.

Essi riceveranno inoltre il quarto fascicolo dell'*Atlante Stradale del T. C. I.* al 300.000 (otto fogli, N. 24, Siena-M. Amiata; 25, Perugia-Spoleto; 26, Ancona-Ascoli; 27, Civitavecchia-Orbetello; 28, Roma-Viterbo; 29, Aquila-Avezzano; 30, Chieti-Sulmona; 31, S. Severo-Gargano) e il 3° volume della *Guida dell'Italia Centrale* di L. V. Bertarelli (618 pagine, 15 carte geografiche, 15 piante di città e 6 piante di edifici) che descrive il territorio a ovest della linea ferroviaria Firenze-Arezzo-Perugia-Foligno-Terni-Roma.

Tutto questo, come corrispettivo di una quota di L. 10 (più L. 2 di tassa d'entrata pei Soci nuovi).

LE INIZIATIVE DELL'ENIT

IL SECONDO V. I. M.

Ci siamo ripetutamente occupati, su queste colonne, dei *Viaggi di Istruzione per Medici alle Stazioni Termali d'Italia* (V.I.M.), organizzati dall'ENIT nel felice intendimento di far conoscere alla classe medica i nostri luoghi di cura, dando così a questi la possibilità di una divulgazione e di una propaganda seria, onesta ed efficace, ed ai medici l'occasione di accrescere la propria cultura tecnica con cognizioni che solo la visione diretta può consentire.

Il secondo di tali viaggi ha testè avuto luogo, ed il successo che — come il primo — gli ha arriso, mentre sta a testimoniare la bontà della iniziativa assunta dall'ENIT, conferma nuovamente la perfezione con cui i V. I. M. sono da esso organizzati.

Il viaggio di quest'anno si è svolto dal 25 giugno al 6 luglio, con il punto di partenza a Firenze ed il termine a Milano, attraverso le seguenti stazioni idrominerali: *Monsummano, Bagni di Casciana, Bagni di S. Giuliano, Livorno « Acque della Salute », Acqui, Terme di Valdieri, Saint-Vincent, San Pellegrino, Fonte Bracca, Bagni di Bormio, Santa Caterina di Valfurva, Casino Boario.* Un totale di 1260 km. in ferrovia, e di oltre 400 km. in automobile che richiesero un lavoro di preparazione assai complesso, avuto specialmente riguardo all'ingente numero dei partecipanti, circa 150.

Per la parte ferroviaria, la Direzione Generale delle FF. SS. concesse le maggiori facilitazioni, apprezzando nell'iniziativa dell'ENIT un valido incentivo all'intensificazione del traffico: ed amiamo aggiungere che lo stesso Alto Commissario, S. E. l'on. Torre, il quale è anche un medico valente, volle di persona interessarsene. Fu così allestito un treno speciale, che per tutto il percorso ospitò confortabilmente i pellegrini del V. I. M. non solamente sulla rete dello Stato, ma altresì sui tratti, compresi nell'itinerario, appartenenti ad amministrazioni private (Bergamo-S. Pellegrino, Sondrio-Tirano, Edolo-Casino Boario-Rovato). La preziosa collaborazione delle FF. SS. è stata, anche per il secondo V. I. M., il coefficiente fondamentale del successo.

Varii e frequenti furono i tratti percorsi in automobile: da Pieve Monsummano a Monsummano ed alle Grotte Parlanti e Giusti; dalla stazione di Pontedera a Bagni di Casciana; da Cuneo a Terme di Valdieri con ritorno a Borgo S. Dalmazzo; dalla stazione di Saint-Vincent al paese, da Saint-Vincent a Verrés, Brusson e Champoluc; da S. Pellegrino a Fonte Bracca, ed oltre il Colle; da Tirano a Bagni di Bormio ed allo Stelvio; da Bagni di Bormio a S. Caterina di Valfurva, donde per Tirano e il Passo dell'Aprica a Edolo. Nell'organizzazione di questi autotrasporti si dovettero superare non poche difficoltà, per adunare un numero di macchine sufficiente ad accogliere una così notevole quantità di persone, ed in ciò furono di grande aiuto le iniziative locali; onde le percorrenze in auto si effettuarono in ottime condizioni di comodità. È da segnalarsi particolarmente, a questo riguardo, l'eccellente servizio fatto dalla Impresa Perego di Tirano che per il lungo e non facile percorso di montagna, Tirano-Bormio-Stelvio-S. Caterina-Aprica-Edolo (km. 192), allestì una colonna di magnifiche autovetture di grande turismo.

Come già nel primo V. I. M., anche nel secondo l'ENIT trovò nelle varie stazioni visitate la più cordiale e spesso entusiastica cooperazione. Non solamente furono praticate le maggiori riduzioni, per modo che la quota di partecipazione al viaggio risultò limitata e quindi largamente accessibile (lire 700 a persona, *comprensive di ogni spesa*, per un viaggio della durata di 12 giorni); ma in ogni località venne usato ai medici un trattamento veramente di eccezione, che rese ad essi sommamente gradita e confortevole anche la parte materiale del soggiorno.

Per quanto il viaggio fosse rigorosamente inquadrato nella sua caratteristica di *istruzione crenoterapica*, tuttavia l'itinerario presentò un notevole interesse d'indole turistica: dalle colline della Val di Nievole alla Marina di Livorno ed alla Riviera di Levante, la prima parte del V. I. M. preparò il più seducente contrasto paesistico con la seconda, che comprendeva alcune delle più pittoresche vallate alpine: la valle del Gesso per Valdieri, la Valle d'Aosta per Saint-Vincent, donde fu percorsa in una gita indimenticabile la valle di Challant; la valle Brembana per San Pellegrino e Fonte Bracca, con la Val Serina fino ad Oltre il Colle; la Valtellina per Bormio con la superba escursione al Giogo dello Stelvio ancora coperto di neve; la Valfurva e quindi, attraverso il Colle dell'Aprica la Val Camonica per Casino Boario, da cui alle rive del lago d'Iseo. È stata dunque una successione varia e continua di luoghi e panorami incantevoli in cui trionfava, si può dire, ad ogni passo la infinita, poliforme bellezza del nostro Paese.

L'elemento idrominerale, scopo precipuo del viaggio, era integrato in più luoghi dai fattori climatici, avendosi in tal guisa degli esempi tipici di cure naturali complete: così a Livorno per il clima di mare, a San Pellegrino e a Saint-Vincent per il medio clima montano, a Valdieri, Bormio e Santa Caterina di Valfurva per il clima d'alta montagna.

AWS
MARCA DI FABBRICA
Argenteria-Wellner
POSATE e VASELLAME di
ALPACCA brunita ed ARGENTATA
Forniture complete
per Alberghi, Ristoranti, Caffè, Bars
FABBRICA SASSONE MERCI DI METALLO
AUGUST WELLNER SÖHNE
SOCIETÀ ANONIMA
Aue i. Sa.
(Germania)
Fondata 1854
3000 operai
Rappresentante Generale "HANSA„ Soc. An.
FIRENZE - Piazza Indipendenza, 1 A

PRODOTTI
Venchi
TORINO
CARAMELLE
CIOCCOLATO
CONFETTI

Secondo il programma, in ogni stazione termale vennero tenute ai medici delle conferenze illustrative sulle acque e le loro cure e sulle caratteristiche ambientali.

Parlarono a Monsummano il dott. Marescotti, a Bagni di Casciana il prof. Trambusti, a Bagni di S. Giuliano il prof. Barduzzi, a Livorno il prof. Lumbroso, ad Acqui il dott. De Alessandri, a Valdieri il dott. Marchisio ed il prof. Pesci, a Saint-Vincent il dott. Charles e il dott. Ugo, a San Pellegrino il prof. Devoto, a Bormio il prof. Morelli e il prof. Alfieri, a Santa Caterina il prof. Monti, a Casino Boario il dott. Cadeo e il prof. Martinelli.

Il gruppo delle stazioni visitate offrì una interessante varietà di acque, di impianti e di applicazioni terapeutiche, ed ampia materia per utilissime osservazioni, per constatazioni altamente istruttive: cure prevalentemente idropiniche a Livorno, Saint-Vincent, San Pellegrino, Fonte Bracca, S. Caterina e Casino Boario; cure balneari a Casciana, San Giuliano, Bormio, e con esse le applicazioni di fanghi ad Acqui e di muffe a Valdieri; grotte sudatorie a Monsummano, Valdieri e Bormio; infine gli impianti di imbottigliamento di San Pellegrino e Livorno, di Bormio, Santa Caterina e Casino Boario.

Come abbiamo detto, i medici partecipanti al viaggio erano circa 150. Provenivano essi da tutte le regioni d'Italia, dall'Alto Adige alla Sicilia e alla Sardegna, segno questo — ed il più eloquente — che i V. I. M. si sono resi rapidamente popolari nell'intero Paese. Anche quest'anno gli intervenuti erano, nella grandissima maggioranza, persone già inoltrate nella carriera professionale, medici condotti, medici ospedalieri, liberi docenti, specialisti; coloro adunque che nel campo della professione, al contatto giornaliero della clientela sentono maggiormente il bisogno di acquistare quella pratica e diretta nozione delle nostre incomparabili risorse crenoterapiche, che nessun insegnamento cattedratico potrebbe impartire con eguale efficacia. Questo rilievo — che abbiamo la soddisfazione di fare per la seconda volta — è un'altra riprova della utilità e della opportunità dei viaggi di istruzione organizzati dall'ENIT.

Il secondo V. I. M. — la cui organizzazione e direzione, come del primo, era stata affidata al prof. Guido Ruata, segretario generale dell'ENIT, assistito dai cav. Crova e Massano, pure funzionari dell'Ente — si svolse brillantemente e con regolarità perfetta, secondo era stato tracciato dal programma, e diede luogo in ogni località ad unanimi manifestazioni di simpatia ai partecipanti da parte delle popolazioni, che più volte intervennero in massa a festeggiare gli ospiti; nè mancarono numerosi discorsi e brindisi improntati tutti a caloroso plauso per l'iniziativa dell'ENIT, che venne salutata come un'opera poderosamente valorizzatrice delle nostre stazioni di cura e quindi altamente benemerita per la ricostruzione nazionale, che è la tendenza saliente del tempo nostro.

A Milano, ove il viaggio si sciolse, i medici che vi avevano partecipato e durante esso avevano potuto rendersi conto dei benefici che si possono trarre da quello che potrebbe definirsi il « turismo per cura », tennero a fare una visita alla grande Casa del turismo italiano, al Touring.

Ricevuti dal Presidente e dai suoi collaboratori, e presentati dal prof. Ruata, i medici furono salutati con elevate parole da L. V. Bertarelli, il quale compiacendosi — anche a nome della Presidenza dell'ENIT — della felice riuscita del V. I. M., mise in rilievo tutta l'importanza che ha per il Paese la valorizzazione delle sue grandi ricchezze idrominerali, delle quali citò eloquenti esempi; i medici — egli concluse fra i calorosi applausi dei presenti — con l'opera loro rappresentano gli artefici principali di tale valorizzazione.

Seguì la visita ai vari Uffici e Servizi, di cui i medici riportarono una impressione profonda di ammirazione. Durante la visita fu offerta ai convenuti una primizia graditissima, il III volume dell'*Italia Centrale della Guida d'Italia del Touring*, di L. V. Bertarelli.

Dal Touring i Medici del V. I. M. passarono agli Istituti Clinici di Perfezionamento accoltivi dal sen. prof. Mangiagalli e dal prof. Devoto che illustrarono loro le origini e lo sviluppo della grande istituzione, di cui furono quindi visitate le cliniche ed i laboratori.

Si chiuse così il secondo V. I. M. lasciando in tutti gli intervenuti il ricordo indimenticabile di quanto era stato veduto ed appreso, ed il desiderio unanime che la fortunata serie di questi viaggi venga continuata negli anni venturi.

Il terzo V. I. M. del 1924 avrà per obbiettivo un gruppo di stazioni idrominerali dell'Italia centrale e meridionale. L'ENIT ne ha già posto in istudio il programma, di cui daremo a suo tempo notizia.

Una notevole vittoria della Marina Mercantile Italiana

La stampa americana ha recentemente commentato con grande favore e dovizia di particolari un avvenimento senza dubbio assai caratteristico, onde ebbe a derivare una notevole affermazione di superiorità della Marina mercantile italiana, venuta a trovarsi in gara con le Marine di altre Nazioni.

Nella notte sul primo luglio u. s. dieci grandi transatlantici, che portavano complessivamente 11.400 emigranti, si trovavano fuori del porto di New York in attesa della « apertura della nuova quota » — cioè che venisse dal Governo americano dichiarata aperta — allo scoccare della mezzanotte — l'ammissione di nuovi contingenti di immigrazione.

Quando le campane di bordo suonarono, un fragoroso applauso echeggiò dai ponti dei transatlantici, ed i colossi del mare, pronti con le macchine in azione, si lanciarono a tutta velocità verso l'entrata del porto di New York.

Ora, secondo i dati ufficiali comunicati dall'Ispettorato dell'emigrazione, nella singolare gara risultò vincitore il « Presidente Wilson » della « *Cosulich* » di Trieste, seguito a breve distanza dal « Washington » e dagli altri piroscafi.

Un grande giornale americano volle definire questa vittoria italiana come « strategia navale ».

Il Comandante del « Presidente Wilson » molto modestamente affermò d'essere stato aiutato dalla.... « musica e dalla birra », che largamente aveva offerte all'equipaggio. Ma il citato giornale americano, più che contentarsi di tale allegra spiegazione, giustamente osserva che la perizia nautica del Comandante e dell'equipaggio medesimo debbono nella difficile impresa aver avuta la parte principale.

La cartina qui riprodotta mostra la posizione dei varî piroscafi all'inizio della gara; la fotoincisione ritrae il possente transatlantico che ancora una volta, in una competizione internazionale, ha onorato e fatto onorare la bandiera d'Italia.

GRANDIOSE COSTRUZIONI ITALIANE IN ALESSANDRIA D'EGITTO.

Da tempo auspichiamo la pubblicazione di un libro che riveli ed illustri le provvidenze civili, le grandi imprese agricole, industriali e commerciali, le esplorazioni, le iniziative di coltura, le costruzioni promosse e attuate dai nostri connazionali fuori del paese, in una parola la *opera degli Italiani all'Estero.* È probabile per non dire certo, che quest'opera multiforme, presentata in una sintesi grandiosa, supererebbe quanto l'imaginazione più fervida può supporre e non è affatto iperbolica la frase che in qualunque iniziativa od opera geniale all'Estero è intervenuta più o meno direttamente l'attività italiana.

R. CONSOLATO - FACCIATA DALLA PARTE DEL TRAM DI RANLEN.

Nell'attesa di questo libro, eccone un capitoletto che riguarda le costruzioni inalzate in quest'ultimo decennio dagli Italiani e per gli Italiani in Alessandria d'Egitto: l'edificio delle Scuole, la residenza del Console, la sede del Banco di Roma, il nuovo Ospedale.

Le illustrazioni ci dispensano dall'insistere sull'eleganza e sulla nobiltà di queste nuove costruzioni, le quali, mentre onorano e tengono alto il nome d'Italia nella terra dei Faraoni, sono una nuova prova del sentimento artistico equilibrato della nostra razza.

Il palazzo delle Scuole, in una area di 7000 metri quadrati e con una parte coperta di 4250, avente una lunghezza di m. 116 nella facciata principale in via primo Khedive ed un'altezza di m. 21, è il più vasto monumento edilizio italiano che esista in Oriente. Progettato dall'architetto Bovio, fu iniziato il 23 febbraio 1914 e nell'ottobre 1915 cominciò a funzionare. 60 aule ampie e sfogate (l'aula magna misura metri 18 x 25 ed è alta 11), unite da luminose gallerie e provviste delle più moderne e perfette installazioni sanitarie, accolgono i 2000 alunni che sono ogni anno iscritti alle nostre R. Scuole.

La palazzina del R. Consolato Generale d'Italia colle sue quattro facciate (particolarmente nobile quella della terrazza che dà sul mare) è progetto dell'ing. Bonamico che anche diresse i lavori ed è stata inaugurata nel 1918. Si è ingegnosamente tratto profitto del forte dislivello fra la strada del tram

BANCO DI ROMA - FACCIATA - VIA CHERIF.

elettrico che conduce a S. Stefano e quella che conduce al nuovo Quai per far sì che il sotterraneo, dove furono allogati i servizi subalterni, sia nel lato che guarda la seconda un vero pianterreno con ambienti comodi e luminosi. Nel mezzanino si trovano gli uffici del Console generale e del Console giudice e l'aula del Tribunale consolare con la cancelleria; nel piano nobile l'appartamento del Console.

progetto dell'ingegner Loria, che vinse a suo tempo il concorso, è stato iniziato recentemente ed è prossimo all'inaugurazione. La iniziativa di quest'opera necessaria alla nostra colonia forte di ventimila connazionali, si deve alla zelante attività del nostro Console generale comm. G. Vivaldi. All'edificio principale che si vede nella fotografia si aggiungeranno in seguito una costruzione a due piani per i servizi generali e l'abitazio-

ALESSANDRIA D'EGITTO R. SCUOLA ITALIANA.

La sede del Banco di Roma, una delle più belle costruzioni di Alessandria, spicca su due delle principali vie della città con due facciate vive nel rosso mattone incorniciato dalle bugne e dalle cornici di granito lavorate espressamente in Italia.

Il nuovo Ospedale italiano, la più bella e moderna « Casa di salute » in Egitto, e felice

ne del medico capo e altri due o tre padiglioni. L'insieme degli edifici sarà documento della floridezza della colonia di Alessandria, a nessuna seconda per operosità e per patriottismo.

Da comunicazione del dott. Carlo Sierra, console del T. C. I.

ALESSANDRIA D'EGITTO - NUOVO OSPEDALE ITALIANO. STATO DEI LAVORI.

VEDUTA DI UN TRATTO DELLA ROTABILE SELVA DI CADORE-CORTINA, POCO A VALLE DELLE CASERE GIAU. SULLO SFONDO LA CONCA DI CORTINA DOMINATA DAL MONTE CRISTALLO (M. 3216).

UNA STRADA DI GUERRA CHE MERITEREBBE D'ESSERE CONSERVATA

La rotabile Selva di Cadore-Forcella Zonia-Cortina d'Ampezzo.

La rotabile Selva di Cadore-Forcella Zonia-Pocol di Cortina d'Ampezzo fu costruita quasi completamente durante la stagione estiva del 1916, per ordine dell'Autorità Militare. Essa si stacca dalla grande strada delle Dolomiti a Pocol di Cortina d'Ampezzo, quota 1530. Costeggia in piano il torrente Costeana fino a Pec di Palù (quota 1530) da dove si innalza lasciando a destra le Cinque Torri, lambendo le pendici est del Monte Busella e del Monte Nuvolao e seguendo il corso della Val Cernera.

Attraversa la muraglia Giau (così chiamata nonostante si tratti di un semplice muricciolo a secco che segna il confine fra Cortina d'Ampezzo e S. Vito di Cadore) e raggiunge le casere di Giau (quota 2000). Dalle casere di Giau con una serie di tornanti si innalza sino alla Forcella Zonia (2250) che scavalca lasciando a destra le dolomitiche rupi del Monte Busella e a sinistra la tondeggiante sommità del Monte Zonia, di pochi metri più alto del passo.

Dal passo Zonia si gode vista stupenda, lo sguardo può spingersi ad ovest fino al passo Pordoi ed ai colossi dolomitici vicini e ad est fino al Cristallo.

La strada dalla Forcella Zonia discende fino alla confluenza della Valle Avoi con la Valle Costalunga dove si congiunge con la vecchia strada mulattiera del Nuvolao, sommariamente sistemata durante il 1915-1916. Quest' ultimo tratto, della lunghezza di 5 chilometri circa, si allaccia alla carrozzabile Caprile-Selva-Staulanza-Longarone. La nuova strada Pocol-Costalunga è lunga km. 15 in

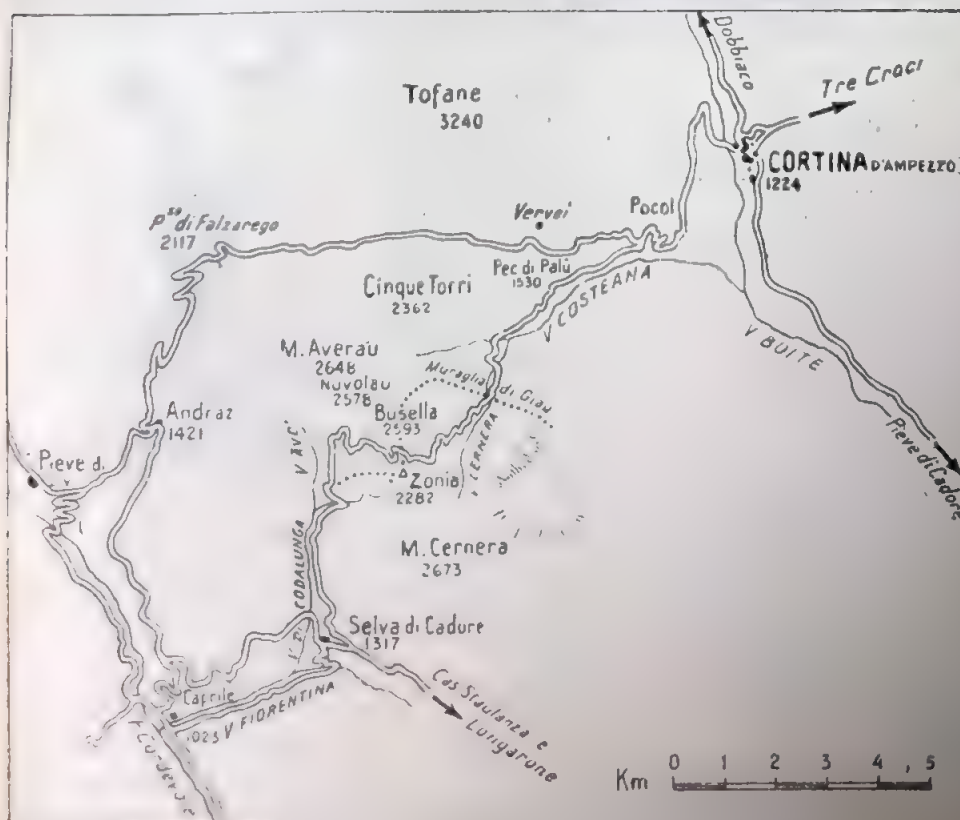
SOC. AN. FABB. RIUN. WAY-ASSAUTO
– ASTI –
LA
FIAT
MONTA SOLO LA
CANDELA
Wa
BOLLONERIA - VITERIA - DADI - RONDELLE ecc. - FERRO TRAFILATO - FERRAMENTA - PEZZI RICAMBIO PER AUTOMOBILI E CAMIONS - BRONZERIA
AMMINISTRAZIONE
E STABILIMENTO
IN ASTI

cifra tonda e quindi con un percorso di circa 20 km. si può da Selva raggiungere Cortina d'Ampezzo, percorrendo zone sempre più pittoresche e, talvolta, anche importanti nei riguardi dello sfruttamento dei boschi.

La larghezza della strada è di m. 3.50, le pendenze massime sono del 10 %, i tornanti hanno raggio minimo di m. 6.50.

Per la costruzione si spesero circa L. 12.000 al km. e tale cifra esigua si deve al fatto che il tracciato fu studiato in guisa da ridurre al minimo le opere d'arte.

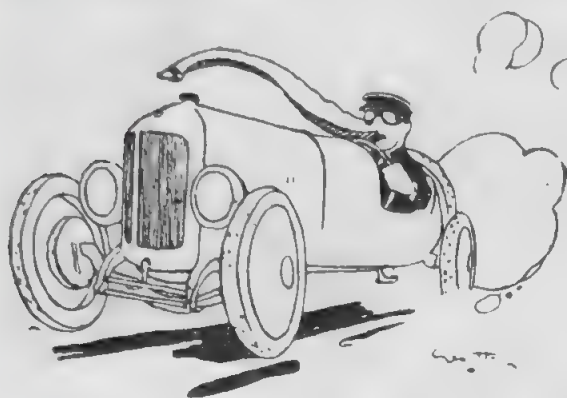
Attualmente vi è ancora il tratto Costalunga-Selva di Cadore della lunghezza di circa 5 km. da sistemare radicalmente e razionalmente. Tale lavoro non potè essere fatto durante la guerra a causa dell'invasione austriaca.

La rotabile per quanto modesta merita di essere conosciuta e tenuta nella massima considerazione e fra i tanti lavori utili che vengono studiati ed approvati potrebbe trovar posto anche quello riguardante la sua sistemazione definitiva; tanto più che essa non richiede una spesa eccessiva. La nuova strada, mentre offrirebbe il vantaggio di abbreviare le comunicazioni fra Cortina e la pianura veneta varrebbe anche a rendere meglio nota la Val Fiorentina, che è fra le più belle del Cadore ed offre al turista, all'alpinista, al villeggiante infinite attrattive.

TORNANTI DELLA NUOVA ROTABILE NEI PRESSI DI CASERE GIAU. SULLO SFONDO LE TOFANE.

(*Da notizie dell'ing.* ENRICO DE CONZ).

IL "TENOR„ ELETTRICO C.I.C.C.A

Tutti gli automobilisti lo sanno: nulla è stato più difficile fino ad oggi che il trovare una buona tromba.

La natura, imprevidente, non s'è presa cura di far nascere gli automobilisti con una tromba come gli elefanti ed i tapiri. È vero che essa sarebbe stata molto molesta nella vita quotidiana, senza essere di nessun aiuto

per preavvisare i passanti; e poi che si potrebbe fare di una tromba d'elefante? Lanciare dell'acqua sui pedoni per avvertirli? Non è questo un mezzo molto gentile!

Gli antichi si sono sforzati di trovare una tromba artificiale metallica, destinata soltanto a far rumore. Alcuni modelli sono particolarmente riusciti. Tutti quanti hanno sentito parlare delle Trombe di Gerico. Queste trombe erano disgraziatamente così rumorose che al loro squillare le mura d'una città crollavano.

Oggi simili trombe non sarebbero certamente permesse. Occorreva trovare di meglio.

Si sono quindi ideate trombe gigantesche, enormi serpenti metallici arrotolantisi fino al parafango anteriore, la cui voce troppo grave o troppo violenta, evocava nelle nostre vie la Tromba del Giudizio Universale. Udendo simili trombe, i passanti dalla coscienza poco tranquilla, presi dai rimorsi, svenivano di paura lungo i marciapiedi e lo scopo non era ottenuto.

La tromba CICCA, nata l'anno scorso, è stata approvata da tutti e la vediamo adottata oggi su quasi tutte le vetture automobili. Con suono chiaro essa si fa udire, non ostante i rumori della strada, e avverte nettamente senza spaventare. Essa fa intendere bene quello che vuol dire. Mediante il suo attacco snodato, si applica in pochi minuti sopra il parebrise o sui suoi supporti, senza ingombrare inutilmente. Essa è il compimento di ogni bella vettura.

Tuttavia la tromba Cicca non poteva pretendere di sostituire i forti avvisatori necessari per segnalare sulle strade l'avvicinarsi dell'automobile. Per questo motivo la Cicca ha creato un Tenor Elettrico, figlio potente della tromba Cicca, che realizza veramente l'ultima novità nel campo dei moderni avvisatori.

È un vero miracolo trovare un tenore perfetto; tutti i direttori d. teatri lirici ve lo potranno dire. Un vero tenore vale almeno 500.000 lire all'anno. Quello che ha scoperto la Cicca ha il merito di richiedere minor spesa, e di essere di durata infinita, senza esigere alcuna manutenzione. È l'ultimo perfezionamento degli avvisatori elettrici. La potenza del Tenor Elettrico è straordinaria. Con la sua voce vibrante e chiara, esso evita gli incidenti alle svolte delle strade ed ai crocicchi pericolosi, e così pure le processioni interminabili, a passo di lumaca, dietro un carretto di paglia o un mastodontico autocarro.

Il suo grande vantaggio consiste nell'avere, oltre le qualità vocali, la voce in armonia con i regolamenti sulla circolazione.

Infatti, mentre oggi gli avvisatori dal suono stridente non sono permessi in città, il Tenor Elettrico Cicca invece, per la sua tonalità armoniosa, è ammesso nella circolazione urbana e può servire tanto per le strade di campagna che per quelle di città.

Il Tenor Elettrico Cicca, è pure gradito ai passanti come un benefattore inapprezzabile. Esso li avverte cortesemente, gentilmente, senza spaventarli. Nessuna protesta, nessuna espressione avversa si ha udendo il Tenor Elettrico Cicca; nessun sbalzo disordinato, nè cadute pericolose sull'orlo dei marciapiedi.

Il passante, avvisato a tempo debito, si scosta con calma. Sono veramente adatti pel Tenor Elettrico Cicca, i versi di Lanoue più celebri del loro autore:

> Le bruit est pour le fat, la plainte pour le sot,
> L'honnête homme *trompé* s'éloigne et ne dit mot.

Il Tenor Elettrico Cicca è in vendita presso i grossisti del genere e nei migliori garages. Schiarimenti e richieste alla « C.I.C.C.A. » - Viale Vigentina, 8 - Milano.

LO SFERISTERIO DI MACERATA

Favorita, come molte delle città sorelle marchigiane e come gli aerei borghi perduti nell'azzurro, da un panorama mirabile su ondanti colli e sul verde Adriatico ma un poco meno forse di quelle nel rispetto dell'arte, Macerata rimane però sempre la *città della loggia e dello sferisterio*, della grazia toscana della Loggia che le eresse Giuliano da Majano e della grande palestra inalzata per le esercitazioni e le gare di un giuoco che ebbe fino a non molti anni fa tanto fervore di consensi, il giuoco del pallone con bracciale, diffusissimo un tempo in gran parte della Toscana, a Bologna, in Romagna, nelle Marche.

Lo sferisterio maceratese è di gran lunga il più bello, anzi il solo veramente artistico fra tutti quelli che sono in Italia. Sorse nel 1823-28 per munificenza di cento facoltosi e generosi maceratesi e per opera dell'ing. Ireneo Aleandri da Sanseverino e costò circa 80 mila scudi romani. Sapientemente adattato al suo uso particolare, esso è dissimile da qualunque altro locale per spettacoli pubblici. E' a pianta rettangolare ma con un lato lungo curvilineo la cui corda è uguale al raggio generatore. Le sue dimensioni interne sono di quasi 90 m. e di più di metri 35 nella massima larghezza. Il lato lungo rettilineo è costituito, come negli altri sferisteri, da un alto muro di appoggio; ma negli altri tre lati (eccetto il lato minore di S O, dove venne progettato ma non eseguito), sopra un podio con gradinate, gira un peristilio dorico diviso in due piani e terminato da una grandiosa terrazza, che è anche uno stupendo belvedere.

Col venir meno dell'entusiasmo per il giuoco del pallone, il nobile edificio fu dimenticato e negletto per alcuni anni e utilizzato solo per qualche tombola domenicale. Ma un anno fa è risorto a nuova vita. Il conte Pier Alberto Conti, presidente della « Cittadina », società di pubblici divertimenti, ebbe l'idea felice di adibire il monumentale sferisterio a spettacoli lirici all'aperto. Nella estate del 1921 si dette una serie di rappresentazioni dell'*Aida* con artisti di valore e con grandiosa messa in scena. Il successo fu completo e l'edificio si mostrò adatto perfettamente al nuovo uso. L'anno scorso lo spettacolo è stato ripetuto mettendo in iscena la *Gioconda*.

LA DIGA DI SBARRAMENTO DEL TIRSO ASSAI PROSSIMA ALLA FINITURA.

UNA GITA DI SOCI DEL TOURING ALLA DIGA DEL TIRSO

Organizzata dall'attivo e benemerito Consolato di Cagliari del T. C. I., ebbe luogo il 15 maggio scorso una gita di numerosi Soci del Touring agli impianti del Tirso, che già furono illustrati in questa Rivista. L'occasione ci permette di riprodurre lo stato di avanzamento del grandioso lavoro che suscita l'ammirazione dei tecnici di tutto il mondo. L'acqua raggiunge già m. 85,10 di altezza e dovrà toccare, quando saranno ultimati i lavori, m. 98,50, raccogliendo un'enorme massa di acqua che produrrà oltre 170.000 cavalli (HP) di forza.

IL GRANDIOSO PONTE DI TADASUNI SUL LAGO SERBATOIO, ORMAI ULTIMATO.

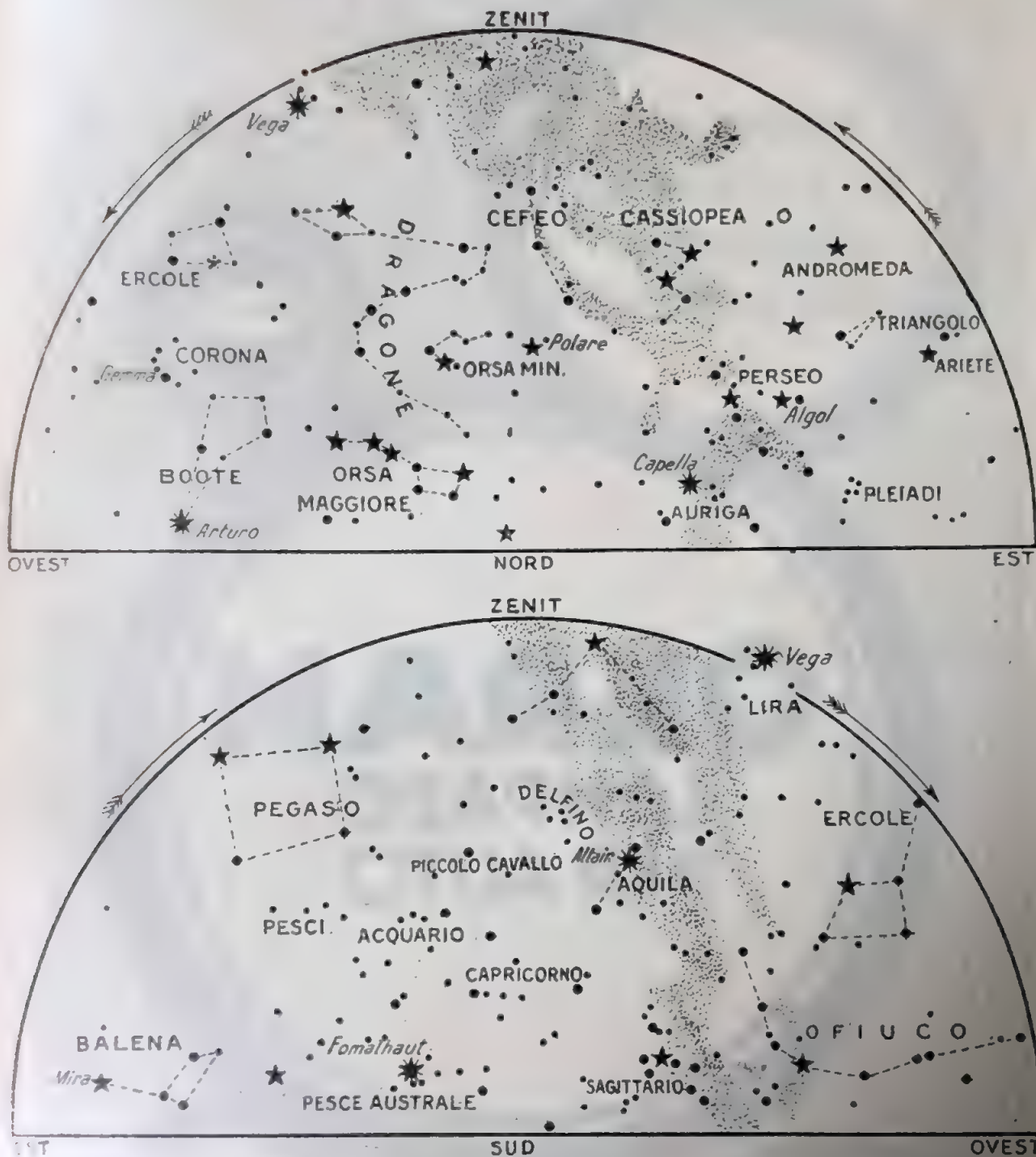
Contro le

DIGESTIONI CATTIVE
DIGESTIONI DIFFICILI
DIGESTIONI STENTATE
DIGESTIONI PENOSE
DIGESTIONI LENTE
DIGESTIONI ACIDE

gas, eruttazioni, catarri gastrici, ecc.

I Medici prescrivono il

iscritto nella Farmacopea Ufficiale del Regno

IL CIELO STELLATO NEL MESE DI OTTOBRE

[illegible] nno l'aspetto del cielo a circa **22 ore** del **15 settembre, 21 ore del 1° ottobre, 20 ore del 15** ottobre.

[illegible] sono facilmente visibili Giove fra la costellazione dello Scorpione e quella della Libra, Saturno in quella della Vergine.

Ing. L. GABBA
del R. Osservatorio Astronomico di Brera, Milano.

La circolazione delle auto nei Grigioni.

Il Touring Club, l'Automobile Club Svizzero e l'Ufficio Svizzero del Turismo ci comunicano che da parecchie parti hanno ricevuto reclami circa la velocità esagerata degli automobilisti italiani entranti nel Canton dei Grigioni per la Maloja. Sono noti i pregiudizi contro i quali devesi lottare nei Grigioni per poter aprire alla circolazione automobilistica le strade di quel Cantone. Quindi si fa viva raccomandazione agli automobilisti di non eccedere in velocità, attenendosi alle disposizioni regolamentari. Vi è in giuoco l'avvenire dell'automobilismo nei Grigioni. Gli eccessi nella velocità potrebbero infatti condurre ad un mutamento d'opinione in quel Cantone, ciò che determinerebbe forse di nuovo la chiusura completa alla circolazione automobilistica, il che avverandosi si vedrebbe risorta l'antica barriera appena appena abbattuta, e l'eccellente via di comunicazione or ora stabilita fra l'Italia e la Svizzera orientale sparirebbe di nuovo.

Tutto questo, in attesa che la mentalità svizzera in fatto di circolazione automobilistica muti radicalmente. Ma occorrerà ancora del tempo.

A proposito di circolazione nel Canton dei Grigioni, poichè l'*Annuario dell'Automobilismo e del Motociclismo del T.C.I.* non ha potuto dare che notizie riassuntive (cioè quelle pervenute fino al momento della stampa dell'*Annuario* stesso) reputiamo opportuno di ripetere qui le norme in vigore:

In seguito alla recente votazione popolare, a titolo di prova a partire dal 1° luglio, furono aperte alla circolazione automobilistica, ad esclusione dei camions, degli auto-cars pel trasporto di comitive e dei motocicli, le seguenti strade del Canton dei Grigioni: Tardisbrücke-Coira-Churwalden-Lenzerheide-Lenz, con diramazione per Brienz-Alvaneu-Davos, Lenz Tiefencastel-Passo del Julier-Silvaplana con diramazione per St. Moritz-Samaden-Pontresina (estremità del villaggio)-Sils-Maloja-Castasegna confine; inoltre dalla frontiera cantonale a San Vittore per il San Bernardino fino al Passo dello Spluga.

La circolazione è autorizzata mediante il ritiro anticipato di un permesso cantonale di circolazione oppure d'una carta di legittimazione. Le tasse per il permesso di circolazione importano:

1° - Per una sola entrata per il passo dello Spluga (posto di controllo a Berghaus) o per San Vittore (posto di controllo a Rovereto) frs. 5.

2° - Per una sola entrata per Castasegna o per Tardisbrücke frs. 15.

3° - Per un abbonamento mensile per entrate illimitate frs. 30. Tali abbonamenti mensili vengono rilasciati solo dal 1° giugno al 1° ottobre.

4° - Per un abbonamento annuo per entrate illimitate frs. 200.

A coloro che entrati per Castasegna o Tardisbrücke, lasciano il Cantone lo stesso giorno passando dai medesimi posti di confine, verranno rimborsati, contro ricevuta, i due terzi della tassa di circolazione.

Gli abbonamenti di circolazione si possono ottenere presso l'Ufficio cantonale di Polizia a Coira.

La circolazione sul territorio del Cantone dei Grigioni è vietata dalle ore 22 di sera fino alle 6 del mattino.

L'entrata nel Cantone per Tardisbrücke e San Vittore deve aver luogo secondo il seguente orario:

1° - dal 1° giugno sino al 1° ottobre dalle ore 6 alle 22.

2° - Dal 1° ottobre sino al 1° giugno dalle ore 8 alle 12 e dalle 14 alle 18.

L'entrata per il Passo dello Spluga è permessa solamente dal 1° giugno al 1° ottobre e dalle 6 alle 22.

L'entrata per Castasegna può effettuarsi solamente attenendosi all'orario di cui alle cifre 1 e 2, e deve conformarsi del resto per ciò che concerne quest'ultimo alle prescrizioni relative al controllo doganale e dei passaporti.

Come regolamento di circolazione vale il concordato intercantonale.

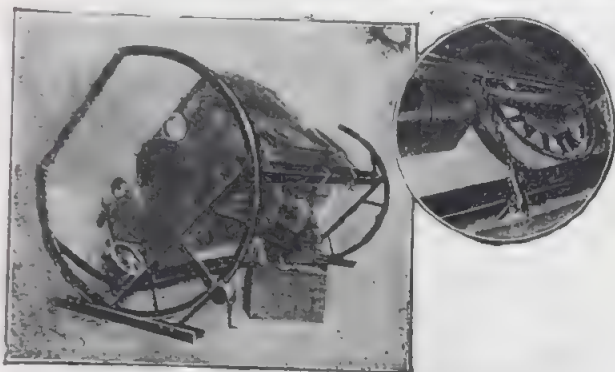
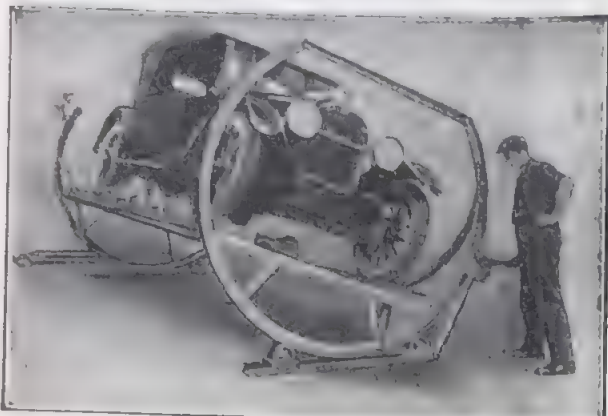
Gli automobilisti sono vivamente pregati di attenersi strettamente alle disposizioni di circolazione e di avere il massimo riguardo verso la popolazione.

L'accensione senza fili nell'automobile.

L'applicazione delle onde hertziane ci ha abituati a così straordinari prodigi che oramai non ci si stupisce più di nulla. Marconi è riuscito a radiotelegrafare ultimamente a distanze enormi da stazioni di forza e proporzioni ridotte. La telefonia senza fili è ormai diventata una cosa così semplice e alla portata di tutti, che in alcune città — ad esempio a Parigi — non vi è più casa signorile in cui non vi sia il relativo impianto: impianto che consiste unicamente in un piccolo soprammobile a forma d'arcolaio con una o più lampadine elettriche nel mezzo: quando queste s'illuminano v'è comunicazione e l'apparecchio alto-parlante dà le ultime notizie di cronaca o di politica, i prezzi dei mercati, le quotazioni di borsa o consente di ascoltare dalla propria abitazione conferenze, concerti, opere e commedie.

Oggi, l'ultima innovazione nel campo magnetico è l'accensione senza fili, per la quale si è assicurato due brevetti un industriale tedesco ben noto a tutti gli automobilisti, Roberto Bosch. La descrizione del nuovo trovato è piuttosto complicata e accessibile soltanto agli specialisti. Nelle sue linee generali però si può dire che si basa sull'impiego, come generatrici o distributrici delle correnti per i motori a scoppio, delle stesse *valvole elettro-ioniche*, che sono rappresentate nella radiotelefonia dalle lampade incandescenti.

Il Bosch utilizza le onde emesse senza filo da una valvola elettro-ionica come corrente primaria d'accensione. La trasformazione di

OFFICINE MECCANICHE DI PINEROLO

NOVITÀ SENSAZIONALE

TURN-AUTO

Brevettato

Pratico - Poco ingombrante - Trasportabile

Il **TURN-AUTO** ideato e costruito dalle Officine Meccaniche di Pinerolo, serve tanto per la più leggera vetturetta, come per la più pesante Limousine per girarla in meno di 4 minuti a 90°.

Il **TURN-AUTO** permette di lavorare comodamente risparmiando dal **50 al 90 %** di tempo nelle riparazioni.

È necessario per ogni

Garage e Officine di Riparazioni
Stazione di servizi automobilistici
Possessori di automobili

Richiedere listini e preventivi alla Ditta costruttrice

questa corrente in secondaria è ottenuta per mezzo di un trasformatore a bobina di tipo usuale. Una volta trasformata, la corrente è distribuita alle candele sia da un distributore elettro-meccanico, come si usa nei magneti attuali, sia da altre valvole elettroioniche di cui ciascuna corrisponde a una candela del motore.

Con questo secondo dispositivo sono trasmesse senza fili tanto la corrente primaria che la secondaria. D'altronde il Bosch ha previsto che l'elettricità possa essere generata da un magneto o da una dinamo e distribuita senza fili alle candele per mezzo di candele elettro-ioniche.

Insomma, i brevetti Bosch prevedono quattro serie di applicazioni delle onde hertziane all'accensione dei motori:

1° - Produzione di onde hertziane. Presa di corrente senza fili a mezzo di un trasformatore a bobina analogo a quello dei magneti. Distribuzione della corrente secondaria alle candele coi sistemi elettro-magnetici usuali.

2° - Produzione di onde hertziane per così dire continue senza alcuna cura di sincronismo coi tempi d'accensione del motore. Presa di corrente senza fili a mezzo di trasformatore a bobina. Distribuzione della corrente secondaria senza fili alle candele, a mezzo delle valvole elettro-ioniche che prendono la corrente e la trasportano al momento richiesto, e cioè quando deve scoccare la scintilla.

3° - Produzione di onde hertziane discontinue, al momento preciso in cui deve scoccare la scintilla. Dettagli, nel resto, come al paragrafo precedente.

4° - Produzione di corrente primaria con un magnete ordinario. Trasformazione in alta tensione con un usuale trasformatore a bobina. Distribuzione senza fili alle candele della corrente così trasformata.

Non ci addentriamo in maggiori specificazioni. Anche un profano di elettricità può farsi un'idea degli smisurati orizzonti che apre questa recente novità.

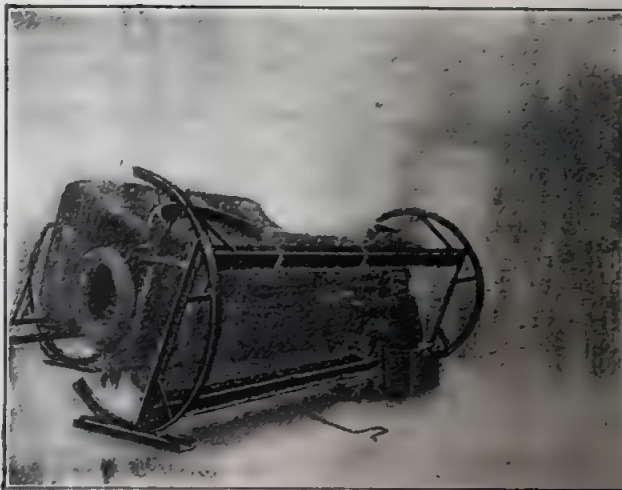
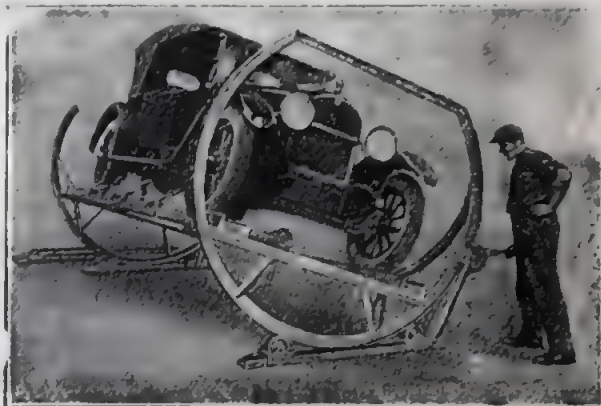
Senza allontanarci dal campo automobilistico, nelle nostre visioni del futuro, non appare con ciò possibile che presto divenga superfluo il singolo magnete e che la generatrice delle onde di accensione sia una sola per tutte le macchine circolanti in un dato territorio, e possa trovarsi in una stazione centrale situata a qualche centinaia di chilometri dai motori che ne usufruiscono? Non è, evidentemente, un'ipotesi assurda.

Per le riparazioni agli automobili.

Tutte le officine e i garages di qualche importanza sono in genere dotati di una *fossa per riparazioni*. Questa permette ai meccanici di eseguire, stando in piedi, tutte quelle operazioni che, per la strada o nei locali mancanti di fossa, egli è costretto a fare impacciatamente sdraiandosi supino sotto la vettura.

Non dappertutto però è possibile scavare una fossa di dimensioni opportune: si sono studiati allora sistemi per sollevare la macchina, e il più usuale è quello di un cavalletto, alto un metro o un metro e mezzo da terra, nel quale l'automobile vien trascinato a mezzo di un piano inclinato. Ne abbiam dato un esempio nel numero scorso, a pag. 901, traendone l'illustrazione dell'*Annuario dell'Automobilismo e del Motociclismo*, testè pubblicato dal T. C. I. (vedi a pag. 1027, in basso).

Un'altra invenzione, non recentissima perchè già la illustrammo su queste pagine nel-

l'ottobre del 1920, merita di essere ricordata. Si tratta di una piattaforma girevole in senso verticale, che costituisce la fossa e il cavalletto. L'automobile viene fissata solidamente sulla piattaforma con un congegno brevettato; così, quando questa vien girata sopra un fianco, si presentano libere e a portata di mano tutte le parti inferiori della macchina, ciò che facilita grandemente la ispezione dei singoli organi, la lubrificazione e qualsiasi lavoro di riparazione.

I due disegni qui a fianco, riportati essi pure dall'*Annuario* citato, mostrano la piattaforma in azione. La piattaforma è costruita in Italia, su brevetto italiano.

Nuovo récord della durata in volo.

Sono confermate le notizie secondo le quali i tenenti aviatori Mac Ready e Kelly, con un monoplano gigante, militare, a motore Liberty, hanno battuto il *récord* del mondo della durata, rimanendo per 36 ore e 5 minuti in aria con ore 1,[illegible] di vantaggio dal precedente *récord* francese.

Anche quello della distanza è battuto avendo i due aviatori percorso nel tentativo 4.030 chilometri.

Il *récord* fu compiuto sopra un circuito di [illegible] km. e controllato da membri del N. A. A.

Concorso per nuovi motori d' aviazione.

Con recente Decreto sono stati così fissati ed assegnati tre premi per l'importo complessivo di un milione di lire da devolversi dal Commissariato per l'Aeronautica a quelle Ditte costruttrici Italiane che saranno eventualmente classificate nel concorso per motori d'aviazione a grande resistenza, bandito in Francia dal Sottosegretario di Stato per l'Aeronautica e pei trasporti aerei. I tre premi vengono così distribuiti: *a*) L. 500.000 al concorrente Italiano che riuscirà primo nella classifica generale francese fra i concorrenti di qualsiasi nazionalità; *b*) L. 300.000 al concorrente Italiano che riuscirà secondo nella classifica generale francese fra i concorrenti di qualsiasi nazionalità; *c*) L. 200.000 al concorrente Italiano che riuscirà terzo nella classifica generale francese fra i concorrenti di qualsiasi nazionalità. È questo il bando del concorso che avevamo già preannunziato. Per nostre informazioni particolari sappiamo che verranno anche presi in considerazione eventuali aiuti da darsi ai motori rimasti in Italia allo stato sperimentale e che oggi potrebbero essere messi rapidamente a punto ed in uso. Crediamo anche verranno presi in considerazione i nuovi studi ed esperimenti sui motori veloci ad olio pesante. Per il momento sappiamo che le ditte italiane che concorrono al gran premio francese sono la Fiat, l'Isotta Fraschini e l'Ansaldo San Giorgio.

Come è studiata l' aviazione in Germania.

È notevole come si segua in Germania, specialmente dall'elemento giovanile universitario, il progredire dell'aeronautica. Esistono numerosi gruppi di società mezzo sportive e mezzo scientifiche, specie nel campo del volo a vela. Ogni città, ogni regione annovera la propria, anche a costo di sottostare a sacrifizi.

Nel campo del volo senza motore è senza dubbio la Segelflug G. m. b. H. la più importante, sebbene giovane d'età. Sostenuta dallo Stato almeno moralmente, annovera tra i suoi membri le maggiori personalità dell'Aero Club e del mondo aviatorio tedesco, mentre conosciuti ingegneri costituiscono il Comitato Tecnico. Ne risulta naturalmente che anche dal lato finanziario essa è la più forte associazione del genere.

Caratteristiche poi sono le Flugwissenschaftliche Vereinigungen od associazioni scientifiche aeronautiche, pur esse con carattere sportivo-scientifico, sorte in varie Università, da gruppi di studenti.

Sotto la guida dei professori stessi, queste associazioni studiano e costruiscono apparecchi senza motore, alcuni dei quali hanno partecipato al concorso della Rhon del 1922. A loro volta queste associazioni si sono aggruppate in un solo Ente detto Idalflig (Interessengemeinschaft der akademischen Fliegergruppen).

Le Scuole Tecniche Superiori ove vi sono ingegneri di Aeronautica sono quelle di Aix la Chapelle, Berlino, Danzica, Darmstadt, Dresda, Hannover, Karlsruhe, Monaco, Stoccarda e particolarmente tutte le Kyfhaüser Tecnikum di Frankenhausen.

D'altra parte l'Idaflieg, di cui non tutti i membri è obbligatorio siano studenti, si è particolarmente proposto come scopo di mettere i futuri ingegneri in contatto coi loro anziani colleghi operanti già nelle officine.

La nota che segue dà succintamente una visione esatta dell'importanza dello studio dell'aeronautica nei paesi tedeschi.

Scuole tecniche superiori. Aix la Chapelle: 4 professori trattanti aeronautica; 6 materie d'aeronautica e 18 lezioni settimanali. Berlino: prof. 7, materie 13, lezioni settimanali 25. Darmstadt: professori 3, mat. 5 ore 12. Dresda: professori 1, materie 1, ore 1. Hannover: professori 1, materie 2, ore 2. Karlsruhe: professori 2, materie 2, ore 1. Monaco: professori 2, materie 4, ore 14. Danzica: professori 5, materie 7, ore 19.

Università. Berlino: professori 2, materie 2, ore 2. Friburgo: professori 1, materie 2, ore 4. Göttingen: professori 2, materie 2, ore 4. Rostock: professori 1, materie 1, ore 2. Würzburg: professore 1, materie 1, ore 2.

L'organizzazione scientifico-aeronautica in Germania si trova quindi ad un punto tale da far rimanere perplessi: certo è assai più progredita di parecchie nazioni che pure per ragioni di cose si trovano a possedere una aviazione materialmente più forte.

Mezzo moderno di lotta contro il contrabbando dei liquori.

Gli Stati Uniti d'America nella crociata che attivamente conducono contro gli alcools, hanno deciso dopo qualche volo di prova di impiegare gli aeroplani per por fine allo sbarco dei liquori a terra.

Tre grandi aeroplani da bombardamento hanno già iniziato questo servizio che viene assolto sia colla segnalazione radiotelegrafi-

Estintori MINIMAX

NUOVI TIPI BREVETTATI

per **Automobili - Canotti automobili - Motociclette - Omnibus**

Raccomandati dalle principali Compagnie di Assicurazioni Incendio

---

PER I VOSTRI FARI

per l'illuminazione interna degli Autobus
per le saldature autogene in Officina

L'ACETILENE DISCIOLTO

(in bombole)

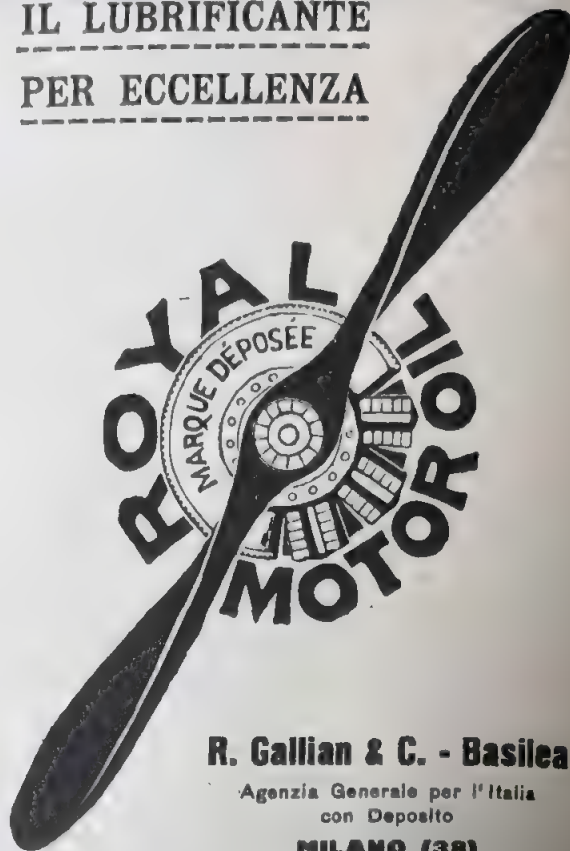
vi è indispensabile se volete avere:

Luce potente *continua e regolabile, efficace anche con la nebbia*
Economia di consumo *(consumate solo l'Acetilene che utilizzate)*
Pulizia
Saldature autogene sicure

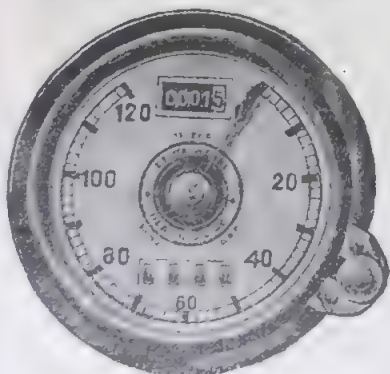
Soc. An. IMPRESA GENERALE FORNITURE FARI e FANALI
Capitale interam. versato L. 1.400.000
Sede centrale: **ROMA**, Via Due Macelli, 66 - Telegr. FARFANALI-ROMA - Tel. 90-60
Filiale: **VENEZIA**, Calle 22 Marzo, 2407 - Telef. 17-19

Officine per la produzione dell'Acetilene disciolto in Italia:

ROMA - Via Maruccini, 33 - Telef. 41-65
MURANO (Venezia) - Fondamenta Navagero - Tel. 10-72
BOVISA (Milano) - Via Oberdan, 4 - Telef. 60-300
NAPOLI - Via Nuova di Poggioreale, 54 - Telef. 37-86
CIVITAVECCHIA - Forte Michelangelo

IL LUBRIFICANTE PER ECCELLENZA

R. Gallian & C. - Basilea
Agenzia Generale per l'Italia con Deposito
MILANO (38)
Viale Monza, 40 - Tel. 21-443

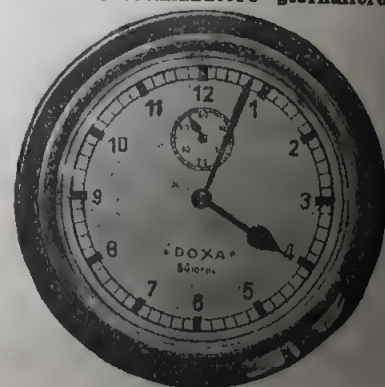
TACHIMETRO "DEUTA"

(Contachilometri e indicatore di velocità con totalizzatore giornaliero)

per AUTO - AVIAZIONE
MOTORI FISSI - LOCOMOTIVE

Un vero capolavoro di precisione
adottato dalle maggiori fabbriche italiane ed estere

CONTAGIRI

OROLOGI "DOXA"

applicabili ad ogni vettura ed a qualsiasi carrozzeria.
Assolutamente esatti - 8 giorni di carica

RAPPRESENTANTE ESCLUSIVO

TORINO 24, Via Monte di Pietà - Tel. 42 795 - **GIUSEPPE ROVASIO** - **MILANO** Via Unione, 1 - Telefono 46-98

---

ca che colla azione di fuoco delle mitragliatrici di bordo.

Il mezzo aereo applicato all' agricoltura.

L'Army Air Service ha in questi giorni coadiuvato validamente il Ministero dell'Agricoltura. Si trattava di fare delle semine di grani in una regione sterile fino allora ed inesplorata, nell'isola Hawaii. Tale territorio situato nell'Isola di Oaha contava una superficie di circa duemila ettari. La semina fu completamente terminata in tre ore. La missione si prospettava particolarmente pericolosa dato il carattere stesso del terreno, le correnti dei venti peculiari a tali regioni e infine per la bassa quota, circa 30 metri, alla quale la semina doveva essere compiuta. I grani erano stati messi in una botte adattata appositamente all'apparecchio nel posto generalmente adibito all'installazione degli apparati fotografici. Per mezzo di comandi automatici il getto dei grani potè essere effettuato dallo stesso pilota.

Rilievi catastali a mezzo della fotografia aerea.

Il Comitato Francese di Propaganda aeronautica ha indirizzato ai vari gruppi parlamentari un appello in favore della fotografia aerea applicata ai rilievi catastali. Da detto appello rileviamo come un nuovo rilievo catastale della Francia, indispensabile del resto se si considera che i piani esistenti rimontano a più di 100 anni, richieda miliardi. Il servizio tecnico del catasto creato dalla legge 1898, ha fino ad oggi eseguito solamente 101 catasti comunali in un periodo di 25 anni. Con l'aiuto della fotografia aerea si calcola che un nuovo catasto non costerebbe che 900 milioni e sarebbe effettuato entro 40 anni. Un solo aeroplano, provvisto di apparecchi speciali e di una quindicina di operatori specializzati che dispongano di un laboratorio fotografico e di un buon studio da disegno, potrebbe eseguire il catasto di 60 comuni in un solo anno. L'appello in questione sembra avere prodotta favorevole impressione tra i parlamentari e si ritiene che verrà elaborato un progetto per la esecuzione di un nuovo catasto a mezzo della fotografia aerea.

Nel Brasile si sta costituendo per iniziativa di alcuni finanzieri una grande Società Anonima per la fotografia aerea. Il Governo Brasiliano ha attualmente allo studio il progetto di affidare ad imprese private l'appalto per la effettuazione del catasto a mezzo della fotografia aerea di vasti territori sinora mai rilevati.

Nel Canadà nell'estate scorso sono state effettuate 600 ore di volo per conto del Governo dell'Ontario per rilevare i piani delle foreste demaniali in gran parte distrutte dagli incendi, inoltre importanti lavori di cartografia e di catasto furono compiuti su richieste dei vari enti; così 116.000 ettari di terreno furono fotografati per conto della Banca di Montrèal ed altri numerosi rilievi fotografici aerei richiesti dai bisogni di terreno per coltivazione, allevamento, costruzione e per la ricerca di nuove sorgenti di ricchezza minerale o boschiva.

Data la vastità delle zone ed i risultati ottenuti, tutti i rilievi catastali vengono eseguiti esclusivamente a mezzo dell'aeroplano.

Linee commerciali tedesche.

Le principali linee commerciali tedesche regolarmente esercite quest'anno sono le seguenti:

Berlino-Londra; Berlino-Danzica-Koenigsberg; Koenigsberg-Memel-Riga-Reval; Danzica-Varsavia-Lemberg; Monaco-Vienna-Budapest. Le ore di partenza delle due ultime linee sono in corrispondenza con gli espressi di notte che uniscono Berlino ai Capi Linea.

La radiotelefonia a bordo dei velivoli.

All'estero già da tempo funziona a bordo degli aeroplani da trasporto la radiotelefonia. In Italia attualmente si sta concretando l'installazione di tale prezioso mezzo di comunicazione.

L'impianto di stazioni radiotelefoniche a bordo dei dirigibili e dei grossi velivoli da trasporto non presenta speciali difficoltà.

Queste si sono incontrate sinora nella applicazione di tali stazioni sui piccoli aeroplani quali quelli da caccia e da ricognizione per i quali occorrono impianti di volume e peso limitati.

La Compagnia Marconi sembra abbia risolto brillantemente l'importante problema costruendo piccole stazioni molto semplici d'impiego e di peso attorno ai 30 kg. La portata di queste stazioni in condizioni normali è di 150 kg.

Quando il velivolo è in volo la stazione funziona per mezzo di una dinamo mossa da un'elica a vento, quando l'aeroplano è a terra essa può essere fatta funzionare mediante accumulatori ed un aereo di fortuna. Ciò è utile specie quando gli apparecchi sono costretti a scendere a terra o in mare o in località lontane da centri abitati.

Per l'aviazione da turismo.

L'Aero Club del Belgio organizza questo anno a Bruxelles il suo III Concorso Internazionale per aeroplani da turismo. Questo Concorso è aperto agli aeroplani mono e multiplani con motori di cilindrata non superiore ai 7 litri. Gli apparecchi dovranno compiere un percorso di circa 300 km. con due scali e saranno classificati secondo un totale di 100 punti, di cui 30 punti per le minime dimensioni di ingombro per il ricovero; 30 punti per la economia generale del motore e la costruzione generale della cellula; 25 punti per la maggior lentezza di atterraggio e 15 punti per la rapidità di partenza dal suolo.

Linee aeree italiane per la idroaviazione.

Il Commissariato di Aeronautica, intendendo d'incoraggiare con ogni mezzo l'istitu-

zione di linee aeree nazionali, ha invitato i costruttori italiani ad operare in tal senso ed ha comunicato quali sono le linee che intenderebbe far esercire dalla idroaviazione. Esse sono: Torino-Trieste, Ancona-Zara, Civitavecchia-Golfo Aranci, Brindisi-Costantinopoli, Brindisi-Alessandria d'Egitto, Marsiglia (o Genova)-Napoli. Sembra che il sussidio chilometrico che verrebbe concesso agli esercenti delle linee aeree sia di L. 8 al km.

Una linea aerea nel cerchio polare.

È interessante conoscere come funziona la più settentrionale linea aerea del mondo. Essa è stata impiantata in Lapponia per il servizio della stazione idroelettrica di Porjus al 19° 42' di longitudine est ed al 66° 57' di latitudine nord, a 50 km. al disotto del cerchio polare. L'officina elettrica occupa da 3 a 400 operai che vivono isolati dal mondo.

Questo isolamento era veramente pericoloso per il personale ed allora la Direzione Reale delle cascate d'acqua decise di organizzare un servizio d'aeroplani tra Porjus e Suorva, linea che serve per i giri d'ispezione, per il trasporto di dottori, ingegneri, operai, medicinali, posta, viveri, pezzi di ricambio per le macchine, ecc.

Il servizio ebbe inizio nell'agosto 1920 con idrovolante; poi venne aumentato il numero degli aeroplani e compiuto settimanalmente da oltre un anno colla regolarità dell'88 %. Dal principio del 1921 all'ottobre 1922 furon compiuti 524 viaggi trasportando 816 passeggeri, 13049 kg. di merci e 1177 kg. di posta. La temperatura in volo si aggira intorno ai 40 sotto zero. L'influenza del Gulf-stream è sensibile ancora a Suorva, ove la temperatura è più elevata che a Porjus. Spesso accade che nel passare in volo dalla zona dolce e umida a quella freddissima le ali si ricoprano repentinamente di uno strato di ghiaccio così abbondante da costringere a volte ad atterrare. La linea ha reso grandi servizi, nei casi di malattie, per il trasporto rapido dei malati, che viene compiuto, quando occorre, anche di notte. Inoltre l'aver assicurato il collegamento aereo ha avuto una influenza morale grandissima nello stato di animo degli operai.

In due anni di esercizio della linea non si verificò alcun inconveniente grave.

NAVIGAZIONE

L'attività del Porto di Venezia.

La *Rivista Mensile* della città di Venezia dà notizia del movimento della navigazione nel porto di Venezia durante il 1° semestre del 1923 e lo raffronta a quello del 1° trimestre dell'anno precedente; l'aumento del traffico è stato notevole, come risulta dalla tabellina che pubblichiamo.

	N. NAVI		TONN. MERCE SBARCATA O IMBAR	
	1923	1922		
Navi italiane arrivate	550	422	252.246	161.867
» » partite	555	413	28.761	23.385
» estere arrivate	73	66	150.589	129,689
» » partite	68	60	1.411	4.402

Navi mercantili in costruzione nel mondo.

Dai rapporti ricevuti dal « Lloyd's Register » (i quali comprendono solamente navi di 100 e più tonnellate), risulta che 765 navi mercantili per 2.543.856 tonnellate erano in corso di costruzione nel mondo alla fine di giugno 1923. I particolari di queste navi sono come segue:

Paesi	Piroscafi				Motonavi				Velieri e Chiatte				Totale	
	Acciaio		Legno		Acciaio		Legno		Acciaio		Legno			
	N.	Stazza Lorda	N.	Stazza Lorda	N.	Stazza Lorda	N.	Stazza Lorda	N.	Stazza Lorda	N.	Stazza Lorda	N.	Stazza Lorda
Belgio	5	4.560	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5	4.560
Brasile	1	2.200	—	—	1	2.170	—	—	—	—	—	—	2	4.370
Danimarca	14	22.146	—	—	6	22.350	—	—	—	—	—	—	20	44.496
Danzica	6	51.206	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6	41.206
Dominii Britannici: Australia	5	23.000	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
Canada:														
Grandi Laghi	2	3.810	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	27	45.201
Coste	2	550	—	—	—	—	—	—	—	—	6	861		
Hong Kong	5	13.000	—	—	—	—	—	—	1	500	—	—		
Altri	5	2.880	—	—	—	—	—	—	1	600	—	—		
Estonia	—	—	—	—	—	—	3	600	—	—	7	2.180	10	2.780
Fiume (Distretto)	6	6.299	—	—	—	—	2	340	—	—	—	—	8	6.639
Francia	28	160.166	—	—	1	8.500	—	—	3	2.200	—	—	32	170.866
Germania	57	254.869	—	—	15	46.330	—	—	—	—	—	—	72	301.199
Giappone	25	72.767	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	25	72.767
Gran Bretagna: Inghilterra e Galles	163	530.584	1	772	19	78.395	5	1.303	13	3.275	—	—	334	1.337,759
Scozia	90	411.724	—	—	20	100.436	1	140	6	2.210	—	—		
Irlanda	13	167.970	—	—	3	41.000	—	—	—	—	—	—		
Italia	22	121.590	2	750	3	11.550	12	4.983	1	200	11	2.470	51	141.543
Norvegia	31	25.886	—	—	4	4.144	—	—	—	—	—	—	35	30.030
Olanda	35	94.766	—	—	7	2.455	—	—	7	2.600	—	—	49	99.821
Portagallo	—	—	2	1.243	—	—	2	1.100	—	—	2	950	6	3.293
Spagna	6	43.377	—	—	6	810	—	—	—	—	1	150	13	44.337
Stati Uniti: Costa dell'Atlantico	28	45.715	—	—	6	16.145	—	—		—	3	700		
Porti del Golfo	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		—	50	133.660
Costa del Pacifico	2	13.300	—	—	1	1.000	1	1.100	—	—	—	—		
Grandi Laghi	7	49.700	—	—	2	6.000	—	—	—	—	—	—		
Svezia	8	12.144	—	—	10	36.910	1	175	—	—	1	100	20	49.329
Totale	566	2.134.209	5	2.765	104	378.195	27	9.741	32	14.585	31	7.411	765	2.543.856

Telefotografie con binocolo prismatico.

Nel *Progresso Fotografico* fu descritto un metodo assai semplice per ottenere delle telefotografie servendosi di un binocolo prismatico solito.

Il binocolo viene adattato sul davanti della camera fotografica, con il suo oculare rivolto verso l'obbiettivo dell'apparecchio. Tra obbiettivo e binocolo conviene porre uno schermo giallo perchè il sistema ottico costituente il binocolo è corretto specialmente per le radiazioni visibili, mentre la lastra fotografica è sensibile massimamente per quelle attiniche. Anzi ancora sarà opportuno usare lastre ortocromatiche.

L'obbiettivo, il filtro giallo e il binocolo devono essere collegati in modo che non penetri luce, a mezzo cioè di un manicotto di stoffa nera.

Il binocolo va messo a fuoco sull'infinito prima di applicarlo all'obbiettivo dell'apparecchio fotografico.

Usando un binocolo a 6 ingrandimenti, col sistema descritto, e un obbiettivo di 15 centimetri di fuoco pel formato 9×12, si ottiene sulla lastra un'immagine ingrandita 6 volte corrispondente a quella che si produrrebbe con un obbiettivo di 90 centimetri di lunghezza focale.

Il metodo descritto può presentare notevole utilità all'escursionista in genere sempre fornito del prismatico e della cameretta fotografica: egli dovrà però stabilire un sistema semplice e pratico nello stesso tempo per potere con facilità applicare il binocolo e lo schermo giallo all'obbiettivo dell'apparecchio, che, è inutile ricordarlo, dovrà essere fissato, durante l'esposizione, al treppiede.

I palinsesti rivelati fotograficamente.

Come è noto un tempo si ricorreva ad un metodo molto spiccio, per procurarsi la pergamena necessaria per comporre un libro: si raschiava dai vecchi codici la scrittura esistente e si riusava la pergamena. Così è avvenuto che opere di grande valore sono scomparse per venire sostituite da altre prive affatto o quasi d'interesse. Si sono proposti vari metodi per far rivivere le scritture abrase: si è fatto uso, per riprodurre fotograficamente la scrittura raschiata, anche dei raggi ultravioletti, coi quali però sembra che il problema non abbia ottenuto che una parziale soluzione.

Il prof. Perugi dell'Istituto dei Palinsesti di Roma è riuscito a riprodurre in modo buono le scritture preesistenti sulla pergamena prima che questa subisse l'operazione meccanica della raschiatura per venire riutilizzata; fondandosi sul principio che sulla lastra fotografica le visioni si sommano mentre ciò non avviene nell'occhio, il quale afferra tutto in un momento, ma sempre ciò che è alla superficie degli oggetti. La lastra fotografica vede in momenti successivi e va, com'è in realtà, considerata costituita di strati sovrapposti. Il primo momento di posa ne impressiona il primo strato, il secondo momento il secondo strato e così via.

L'impressione, o meglio l'immagine che si forma sulla lastra, corrisponde alla sua volta agli strati che realmente esistono sull'oggetto che viene fotografato. Supponiamo di avere davanti una parete: il primo strato della parete, cioè il più esterno, formato dall'intonaco, impressiona il primo strato della lastra, cioè quello pù esterno: dietro l'intonaco vi è un affresco, che impressiona il secondo strato della lastra sul quale si avrà un'immagine latente che si rivelerà poi con lo sviluppo. E tale sviluppo ha dato risultati che non era lecito sperare, specie per la felice introduzione del ritocco chimico del negativo, introdotto allo scopo di rendere più visibile e marcata l'immagine della scrittura raschiata. Il prof. Perugi, una volta ottenuta la prima immagine, la rinforza e la rende più evidente e rilevabile ricorrendo ad un processo chimico al fine di esaltare la debolissima impressione fotografica che sulla lastra è stata prodotta dalle tenui tracce della scrittura raschiata che ad occhio nudo riescono invisibili.

Il sistema Perugi non solo si applica alla rivelazione dei palinsesti ma ancora alla riproduzione dei documenti carbonizzati, all'esame dei falsi, alla fotografia del cielo, alla radiografia perchè mentre i raggi X sono refrattari all'osso, con il detto sistema, si potè ottenere la riproduzione perfetta dell'interno di un osso malato.

Per non sprecare la carta al bromuro.

Su di un cartone opaco, delle dimensioni del negativo, si praticano, secondo la linea mediana longitudinale, cinque o sei fori circolari uno di seguito all'altro. Il cartone lo si mette sul telaio da stampa sopra al negativo, sotto il quale, in corrispondenza dei fori, si pone una striscia di carta, al bromuro o al clorobromuro, del tipo che servirà poi per la stampa definitiva. Si otturano i fori con dei dischi neri di diametro un po' superiore e s'espone il telaio alla luce di una lampadina elettrica appesa al soffitto e tenuta in movimento. Uno dopo l'altro si tolgono i dischi ad intervalli di tempo uguali di cui si tiene conto.

Allo sviluppo si avranno sulla striscia di carta tanti cerchietti di intensità differenti con una porzione dell'immagine.

Facilmente si stabilirà a quale dei cerchietti corrisponde la esposizione esatta e che si dovrà dare nella stampa delle copie finali.

Nuovo sistema per determinare la velocità degli otturatori fotografici.

Si applica ad un motorino elettrico, a velocità regolabile, una piccola lampadina elettrica, in modo che questa debba descrivere una circonferenza. Guardando il motorino con l'apparecchio cui è applicato l'otturatore da controllare, si vedrà, quando il motorino funziona, nel mentre che si fa scattare l'otturatore, sul vetro smerigliato un arco luminoso. Se la velocità del motorino viene aumentata l'arco si fa sempre più grande fino a formare un cerchio quando la velocità del motorino ha raggiunto un certo grado. A questo punto col mezzo di un contagiri si determina la velocità del motorino da cui si deduce la durata di un giro completo del suo asse e quindi della lampadina, durata che sarà corrispondente a quella d'apertura dell'otturatore.

Il controllo fotografico nella discesa del paracadute.

Il valore di un paracadute è caratterizzato dal tempo che impiega per aprirsi e dalla velocità con cui discende verso il basso. In occasione del concorso di paracadute che ebbe luogo a Saint Cyr lo scorso giugno, questi due elementi sono stati determinati con grande precisione con un apparecchio che si può definire una mitragliatrice fotografica. I paracadute forniti di *mannequins* venivano fatti cadere da 500 metri o da dei *drachen* oppure da aeroplani. Stando a bordo di un altro *drachen* si cinematografava la discesa del paracadute seguendolo con il mirino della mitragliatrice fotografica, la quale contemporaneamente registra su due campi successivi della pellicola l'immagine del soggetto e quella di un cronometro. L'uso di un simile apparecchio ha dimostrato la necessità per i cronometristi sportivi di impiegarlo largamente sia per le determinazioni dirette che per stabilire gli errori personali commessi nella misura delle velocità tanto di automobili che di velivoli.

Fotografie di nubi.

L'ufficio nazionale di meteorologia di Francia, al pari del corrispondente istituto italiano che risiede a Roma, ha, tempo fa, fatto invito, a quanti si occupano di fotografia, di intraprendere la riproduzione delle nubi di cui esso si serve per gli studi meteorologici che al giorno d'oggi hanno notevolissima importanza.

R. J. Garnothel prende lo spunto dall'invito lanciato dal suddetto ufficio di meteorologia, per fornire in *Photo Revue*, alcune indicazioni utili allo scopo, specialmente per quanto si riferisce all'impiego degli schermi.

Fotografare delle nubi, scrive il Garnothel non presenta difficoltà insormontabili, purchè si impieghino lastre adatte, cioè rapidissime ortocromatiche-antialone e schermi colorati applicati all'obbiettivo. Ogni tipo di nube richiede uno schermo diverso perchè di essa s'abbia il miglior rendimento, donde la necessità di avere un'idea dei vari generi di nubi e l'indicazione dello schermo che ad ognuno di essi si appropria.

Cirri: nuvole formate di fasce bianche, rassomiglianti a piume: schermo arancione di intensità media.

Cirro-strato: specie di velo nuvoloso risultante di piccole fasce di filamenti riuniti: schermo aranciato di media intensità.

Cirri-cumuli: nubi di forma arrotondata che dànno al cielo un aspetto lanoso: schermo come sopra.

Alto-strati: nubi uniformi grigio-bianche: schermi come i precedenti.

Alto-cumuli: nubi pomellate, della forma di palle di ovatta, con parti oscure. Son nubi molto dense ed aggruppate: schermo giallo oscuro.

Strato-cumuli: nubi in masse grigio oscure che ricoprono il cielo. D'inverno queste nubi son più opache ed hanno forme meno regolari degli strati: richiedono uno schermo giallo di media intensità.

Strati: sono nuvole stratificate leggere senza forme speciali: schermo come per gli strato-cumuli.

Nembi: nubi da pioggia, oscure, ad orli frastagliati, e senza forme caratteristiche: schermi gialli medi oppure giallo-chiari.

Cumulo-nembi: nubi temporalesche arrotondate, alle volte attraversate da velature filamentose: schermo giallo chiaro.

Scrive il Garnothel che gli schermi aranciati di media intensità, i gialli oscuri, gialli medi e gialli chiari da lui consigliati corrispondono rispettivamente ai numeri 4, 3, 2, 1 dei Lifa. Inoltre egli raccomanda di sviluppare i negativi molto a fondo, con un bagno che non dia le grandi luci impastate, come per esempio questo: acqua tepida 1000 c.c., cloranolo 5 grammi, solfito sodico anidro gr. 30.

Non occorre posare a lungo con le nubi perchè una breve esposizione è sufficiente in genere; ad evitare inutili sovraesposizioni sarà bene servirsi di fotometri a visione diretta e tener presente che lo schermo n. 4 richiede 15 volte la esposizione normale, il n. 3 invece 9 volte, il numero 2 cinque volte e il n. 1 tre volte.

Films parlanti.

Il prof. A. O. Rankine ha comunicato all'istituto reale di Londra un suo sistema atto a produrre i *films* parlanti. Ecco in cosa consiste: un fascio di luce proveniente da una certa distanza attraversa un primo condensatore, su cui è sovrapposta una specie di reticella. Il condensatore fa convergere il fascio su di un piccolo specchio concavo collegato con un diaframma messo direttamente in vibrazione dai suoni che lo colpiscono. Il fascio luminoso viene rimandato ad un secondo condensatore munito pure a sua volta di una reticella identica alla prima. La di-

sposizione è tale che in riposo la seconda reticella intercetta circa il 50 % della luce lasciata passare dalla prima. Le vibrazioni dello specchio provocate da quelle determinate dal suono nel diaframma alla loro volta, provocano la reciproca otturazione delle due reticelle, in cui la coincidenza degli elementi possono far variare la quantità di luce dallo o al 100 % dell'intensità iniziale. La registrazione fotografica delle variazioni luminose viene ottenuta sotto forma di una fascia continua di densità varia. Col mezzo di una cellula fotoelettrica influenzata dal fascio di luce la cui intensità varia attraversando il film, si ottiene la riproduzione del suono, venendo la variazione di corrente provocata nella cellula dalla luce trasmessa ad un circuito telefonico.

Dall' 11 luglio al 10 agosto.

12 LUGLIO, *Briançon*. — La tappa Nizza-Briançon, del Giro ciclistico di Francia, è vinta da M. Pélissier che prende il 1° posto nella classifica generale. Il veneto Bottecchia è 3°.

12 LUGLIO, *Copenaghen*. — Il podista italiano Disma Ferrario vince, nel grande « meeting » internazionale, la corsa dei 2000 metri, stabilendo il « record » di 5' 37".

14 LUGLIO, *Ginevra*. — Con la tappa Briançon-Ginevra, l'italiano Bottecchia riacquista il 2° posto nella classifica generale del Giro ciclistico di Francia.

15 LUGLIO, *Bologna*. — Il XIII Giro ciclistico dell'Emilia è vinto da Michele Gordini.

15 LUGLIO, *Genova*. — Nella « finalissima » del campionato italiano di foot-ball Genoa batte Lazio (4-1).

16 LUGLIO, *Parigi*. — La federazione pugilistica internazionale omòloga la sfida lanciata dal campione belga Humbeck a Erminio Spalla per il titolo di campione d'Europa (cat. pesi medio-massimi).

16 LUGLIO, *Strasburgo*. — La XII tappa del Giro di Francia, da Ginevra a Strasburgo, vinta dall'alsaziano Muller, non sposta le posizioni dei « leaders »: H. Pélissier è sempre 1°, Bottecchia 2°.

16 LUGLIO, *Berlino*. — Il nostro campione Disma Ferrario sui 1500 metri e Giongo sui 100 metri vincono contro campioni di tutta Europa nel « meeting » podistico berlinese.

18 LUGLIO, *Metz*. — Anche la XIII tappa del Giro di Francia, da Strasburgo a Metz, lascia invariate le posizioni della classifica generale.

18 LUGLIO, *Bruxelles*. — Il congresso della Federazione Internazionale dei Clubs Motociclistici approva la istituzione di una nuova categoria di motociclette di 175 cmc., e la suddivisione in 3 categorie delle biciclette a motore (125, 100 e 75 cmc.).

20 LUGLIO, *Dunkerque*. — La XIV tappa del Giro di Francia, da Metz a Dunkerque, vede Bottecchia lievemente ferito, e sempre 2° in classifica generale dietro H. Pélissier.

22 LUGLIO, *Roma*. — Nel « retour-match » per la finalissima del campionato italiano di foot-ball Genoa batte ancora Lazio (2-0).

22 LUGLIO, *Torino*. — Maserati e Opessi, rispettivamente in automobile e motocicletta stabiliscono i nuovi « records » assoluti sulla classica ascesa da Susa al Moncenisio (19' 43" 2/5 per Maserati; 22' 11" 2/5 per Opessi).

22 LUGLIO, *Parigi*. — Dopo l'ultima tappa del Giro ci-

clistico di Francia, da Dunkerque a Parigi, H. Pélissier è vincitore con un totale di ore 222. 15' 30''. Secondo è il trevigiano Ottavio Bottecchia in 222. 40' 11''. — Mai un italiano era riuscito a conquistare così brillante classifica nella massima prova ciclistica europea della strada.

26 LUGLIO, *Novi Ligure*. — Il campione d'Italia in bicicletta, Costante Girardengo — ritenutosi offeso da giudizi stranieri — lancia una sfida a tutti i corridori del mondo per un «match» sopra un percorso, comprendente numerose salite, di 300-600 km.

27 LUGLIO, *New York*. — Il pugilista italiano Giuseppe Carrora (al «ring» Dondero) trionfa del francese Criqui nel match per il titolo di campione mondiale (cat. pesi piuma).

27 LUGLIO, *San Sebastiano*. — Il G. P. di velocità è vinto dalla vettura «2 litri». Rolland-Pilain, pilotata da Guigot (ore 4. 45' 59''; media km. 93,400).

29 LUGLIO, *Padova*. — La 5ª prova del campionato cilistico italiano su strada — il Giro del Veneto — segna una nuova vittoria di Costante Girardengo (km 290 in 9. 53, 18'', media 29,445) seguito da Brunero e Petiva.

29 LUGLIO, *Copenaghen*. — Il G. P. ciclistico di velocità è vinto dall'italiano Moretti, davanti a Stabe e Bailey.

29 LUGLIO, *Aosta*. — La classica corsa automobilistica in salita da Aosta al G. S. Bernardo è vinta da Opessi (motociclette: tempo 36' 5'' 1/5) e da Maserati (automobili: tempo 33' 18'' 3/5).

29 LUGLIO, *Milano*. — All'ippodromo di Turro si svolge una gara originalissima: la prova delle «24 ore» per biciclette a motore. Ben 15 macchine concorrenti superano l'esperimento, conseguendo la velocità massima dall'inizio alla fine.

5 AGOSTO, *Milano*. — 44 vetture, rappresentanti il fiore della costruzione automobilistica italiana, iniziano da Milano la III Coppa delle Alpi: concorso automobilistico di regolarità, di 3000 km., comprendente le seguenti tappe: Milano-Torino; Torino-Merano; Merano-Fiume; Fiume-Udine; Udine-Trento; Trento-Milano.

5 AGOSTO, *Ginevra*. — Il Giro ciclistico del Lago Lemano è vinto dall'italiano Pietro Bestetti che precede il campione svizzero H. Suter.

5 AGOSTO, *Biella*. — Il nuovo «record» assoluto della Biella-Oropa, in motocicletta, è stabilito da Amedeo Ruggeri in 10' 33''.

6 AGOSTO, *Calais*. — L'americano Haneg Sullivan traversa a nuoto la Manica in 27 ore e 23'.

Un'interessante campagna speleologica nella selva di Tarnova.

Il 22 luglio, scrive *Il Piccolo* di Trieste, partiva un gruppo della Commissione Grotte dell'Alpina delle Giulie, per soffermarsi otto giorni nella Selva di Tarnova ed esplorare le cavità carsiche sotterranee di quella regione. La squadra trasportava oltre 200 metri di scale di corda, 60 metri di scale di acciaio, 400 metri di funi, telefoni da campo e tutti gli altri accessori necessari per le grandi esplorazioni, come cinghie di sicurezza, elmi, fanali acetilene, aneroidi, termometri, cordelle metriche, scandagli e vari altri attrezzi e istrumenti.

La prima tappa venne fatta a Ottelza, ma

il quartier generale venne poi fissato a Tarnova della Selva, centro in cui si trovano più numerose le grotte di quell'altopiano, che sta sopra gli 800 metri di altitudine.

L'intero altipiano di Tarnova venne esplorato, anche con l'aiuto delle guardie forestali, e il risultato fu la conoscenza perfetta di ben 31 nuove cavità sotterranee, prendendo di ciascuna di esse la esatta posizione geografica e il rilievo altimetrico e planimetrico. Tali cavità sotterranee predominano in veri abissi verticali. L'estensione orizzontale è poco sviluppata. L'abisso maggiore misura una profondità di ben 120 m. Al fondo di parecchi pozzi naturali si trovò la neve e il ghiaccio, che si mantengono per l'intero anno.

Le esplorazioni riuscirono maggiormente pericolose per l'enorme materiale bellico raccolto nel fondo di queste grotte.

In tutte queste esplorazioni non successe il minimo incidente, e i soci, tornati in città, riportarono un ricco corredo di notizie del maggior interesse geografico e speleologico.

Con tali esplorazioni le cavità carsiche note dall'Alpina delle Giulie, con il prezioso ausilio dell'Autorità Militare, ascendono a ben 1321. Nell'anno corrente sono prestabilite altre due campagne speleologiche nei dintorni di San Pietro del Carso e verso Bisterza.

Un' altra buona iniziativa.

Alla notizia data nel numero di giugno de *Le Vie d'Italia* di un Comune valtellinese che offriva gratuitamente il terreno per fabbricare villini, se ne aggiunge ora un'altra assai simpatica che ci viene comunicata da Napoli dal sig. Oreste Comolli, attivo Console e propagandista del Touring di quella città. Il Comune di Bagnoli Irpino (ameno paesello nel quale non si pagano tasse comunali!), concede gratuitamente non solo il terreno ma anche tutto il legname occorrente per fabbricare nei pressi del lago di Laceno (alta Valle del Calore), a 1042 m. sul livello del mare, ville ed alberghi.

... e una notevole facilitazione pei Soci del T.

Lo stesso Console sig. Comolli, ha reso ai Soci e al Touring un grande servizio: ha ottenuto dalla Ferrovia e Funicolare Vesuviana (v. anche a pag. 1054) una riduzione speciale sul prezzo del biglietto per l'escursione al cratere da L. 84,60 a L. 59,75 e uno sconto del 10 % sui conti dell'albergo ai Soci che fermandosi da 1 a 2 giorni all'Eremo Hôtel, non potrebbero godere il prezzo di pensione.

Tutti coloro che si recano a Napoli possono trovare, solo nei notevoli risparmi fatti nell'escursione al Vesuvio, compiacimento per

essere Soci del T. o motivo molto pratico per iscriversi subito se ancora non lo sono. Questo indipendentemente dalle costose e belle pubblicazioni date gratis ai Soci, dai servizi a loro resi, dalle infinite ragioni morali che dovrebbero fare di ogni italiano un Socio del T. .

Trasporti e Turismo.

La «Compagnia Générale Transatlantique» ha organizzato una serie di itinerari tra Francia, Marocco, Algeria e Tunisia con mezzi completi, cioè: piroscafi speciali, alberghi propri in parecchie località che ne erano prive, automobili, attendamenti e guide, servizi di banca e personale proprio sparso lungo gli interessanti e lunghissimi itinerari già predisposti.

Alcuni di questi sono davvero imponenti, ad esempio il classico: Marsiglia-Algeri-Biskra-Tunisi-Marsiglia: 22 giorni di tempo, 2000 km. di percorso terrestre su strada, 5 alberghi lungo il percorso costruiti dalla Compagnia. Non meno interessante è il circuito Marsiglia-Algeri-Fez-Marrakesch-Casablanca-Bordeaux: 32 giorni di viaggio, 2300 chilometri di percorso terrestre, 7 o 8 alberghi e numerosi campeggi e baraccamenti predisposti dalla Compagnia.

C. Stelluti Scala che dà notizia di questa meravigliosa organizzazione turistica, si domanda perchè nel nostro Paese non si cerchi di fare altrettanto.

Vi sono parecchie regioni d'Italia che si presterebbero all'organizzazione di circuiti turistici di vivo interesse qualora fosse risolta la difficoltà dell'alloggio. Vedasi a questo proposito le note di L. V. Bertarelli sugli alberghi dell'Abruzzo nel primo articolo di questa stessa Rivista.

Cinematografia sottomarina.

Da qualche tempo si sono iniziati dei tentativi per riprodurre cinematograficamente la vita che si svolge in seno ai mari. Le esperienze fino ad ora non furono eseguite che a profondità limitate a cagione delle difficoltà che presenta la possibilità di disporre di una sufficiente illuminazione, dappoichè la luce solare via via che s'interna nell'acqua perde d'intensità, per cui a profondità più o meno elevate regna l'oscurità.

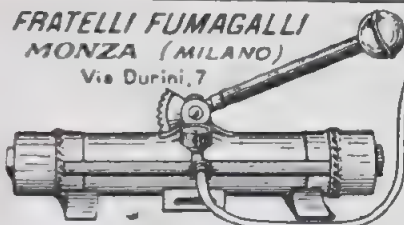
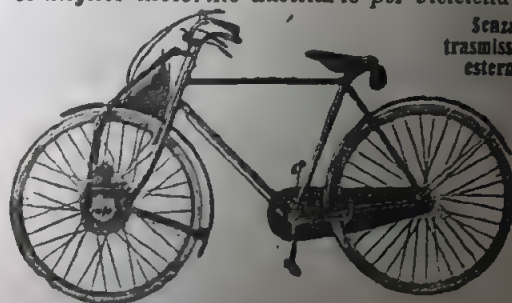
Quando si tenga presente che le cinematografie in media vengono ottenute con esposizioni di 1/15 di secondo, facilmente si comprende come a pochi metri di profondità per la ragione anzidetta le prese cinematografiche riescano impossibili.

Chi si dedica a questi lavori cerca di sfruttare nel migliore modo possibile la luce, sia scegliendo punti in cui l'acqua è della massima limpidezza, o sfondi in cui la sabbia

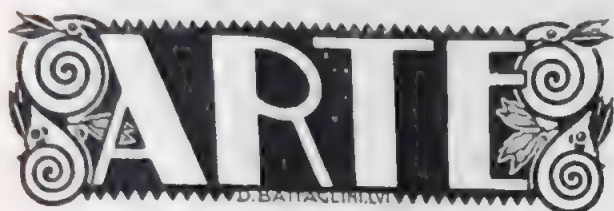
IL RIFUGIO DELL'U. A. UGET IN VALLE STRETTA (BARDONECCHIA).

discretamente chiara funzioni da riflettore o ancora momenti in cui la luce solare che colpisce la superficie dell'acqua abbia la più buona intensità. L'operatore viene messo dentro ad una specie di cassa alta poco più d'un uomo, le cui pareti sono di metallo eccetto una costituita di cristallo puro, attraverso il quale egli prende le sue cinematografie. Per comodità certe casse hanno più d'una delle pareti in cristallo. La cassa è fissata al fondo di un battello dal quale si penetra in essa a mezzo di una scaletta. Il metodo è semplice, ma presenta delle difficoltà pratiche, per cui fino ad ora non si ottennero forse i risultati che si attendevano.

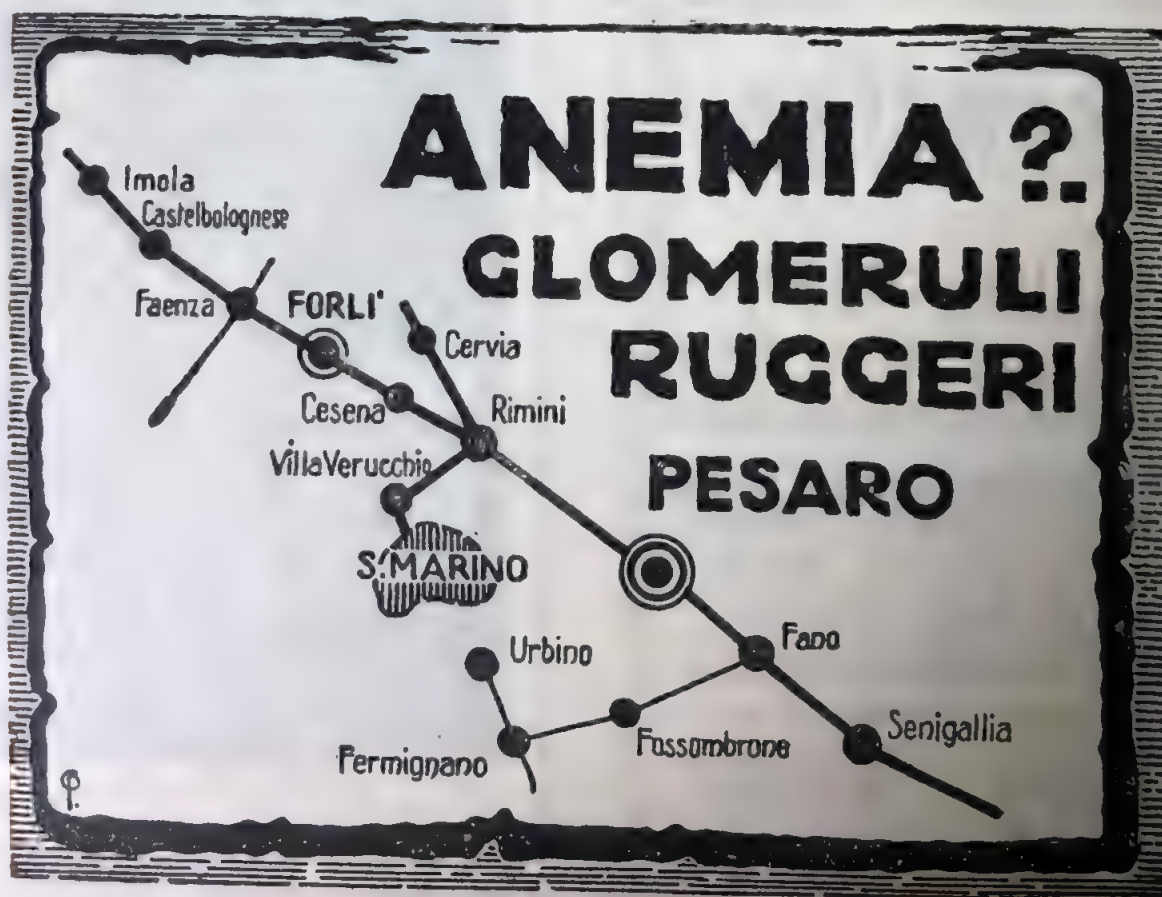
Il Rifugio dell' U. A. Uget in Valle Stretta (Bardonecchia).

In Valle Stretta, a tre ore da Bardonecchia, la U. G. E. T. ha inaugurato il primo suo Rifugio, posto a 1761 metri sul liv. del m.; è una solida costruzione in muratura a

due piani, di forma rettangolare, capace di dare ricovero ad un centinaio di persone.

Questo nuovo rifugio, che trovasi un po' più a valle di un altro del C. A. I., non può mancare di trovare nel mondo turistico una lieta accoglienza, giacchè la Valle Stretta è punto di partenza di ascensioni di primo ordine (Guglia Rossa, Monte Tabor, Rocca Gran Tempesta, Rocche del Serù, Dente Bussort, ecc.) e di itinerari skiistici, lungo gli estesi pendii a dolce e forte declivio, privi di veri pericoli e di salti rocciosi.

(Notizie del dott. prof. ETTORE MASCHERONI, Console del T. C. I.).

Nel mese di maggio la Direzione del Civico Museo di Pola iniziava delle ricerche nella città e, in particolar modo, nelle vicinanze del cimitero della R. Marina, ove si sapeva che esistevano tracce d'una villa rustica romana. Nello scavo, che finora offrì le rovine d'una cantina con le sue celle vinarie, si scoperse un *dolium* gigantesco, alto all'esterno m. 2, con una circonferenza di m. 5,90; nell'interno alto 1,80 e largo 1,70. L'enorme recipiente di laterizio rosso venne estratto da una profondità di un metro e mezzo fino all'apertura; per conseguenza a m. 3,50 di profondità. Esso venne trasportato nel museo civico e collocato nel cortile. Non porta traccia dell'indicazione del contenuto; ma si può ritenere che avesse avuto un contenuto di circa 30 anfore, cioè di circa 8 ettolitri, deducendo questo quantitativo da dati segnati sovra frammenti di Dolia rinvenuti a Pola. Come è noto i Romani conservavano in simili recipienti di terra cotta, che seppellivano fino a tre quarti nel terreno, il vino, l'olio, i cereali e, in generale, le frutta. Questi generi, in quantità minori e per l'uso domestico giornaliero, venivano trasportati nelle anfore. Ne segue che, trattandosi di liquidi, abbiamo l'indicazione in anfore, quale unità di misura; mentre si aveva l'indicazione del *modium* (moggio) per i cereali. L'anfora corrispondeva a litri 25,33; il *modium* a circa 9 litri della nostra misura.

(da notizie del dott. B. SCHIAVUZZI, Direttore Museo Civico di Pola).

L'*Arte Cristiana*, aprile 1923, dà notizia della riapertura della chiesa di S. Maria in Telusiano a Monte S. Giusto (Macerata), che possiede all'altar maggiore, ora rifatto, una **insigne opera di Lorenzo Lotto,** commessa

all'artista nel 1531 da monsignor Bonafede e la prima opera eseguita da quello per le Marche. È una grande tela centinata, di m. 4,50 per 2,50 e rappresenta la *Crocifissione*, una scena animatissima, altamente drammatica e potente di chiaroscuro e di colore. L'articolista, *G. Cicconi* fa sapere che il quadro fu dipinto in Venezia, salvo la figura del vescovo committente che si vede nel lato sinistro e che fu ritratta a Monte S. Giusto dal vero; costò 100 fiorini e una certa quantità di ulive ascolane, ancora oggi celebri per grandezza e squisito sapore. Il nuovo altar maggiore che contiene la mirabile opera, è in pure forme Rinascimento e fu eseguito da Giuseppe Paolucci di Urbino su disegno di Luigi Serra, direttore della Galleria delle Marche, il quale si è ispirato a motivi tolti dalle altre opere del Lotto.

Arduino Colasanti nel *Bollettino d'Arte del Ministero della P. I.*, aprile 1923, studia lo ormai famoso **Eros di bronzo della collezione estense,** rivendicato all'Italia col trattato di S. Germain, ponendolo a confronto specialmente con un altro Eros di identica posa e di analoga fattura del Museo Nazionale di Napoli, e giunge con sottile disamina alle seguenti conclusioni: i due Eroti sono copie del Rinascimento di una statua marmorea romana, derivata a sua volta da originale greco di bronzo, probabilmente del secolo IV a. C. Dato questo carattere di copia, la questione dell'azione dei due Eroti diventa di secondaria importanza (Eros che porge uno specchio a Venere? o che vuol prendere da lei una colomba? Eros che corona Ercole? o che salta la corda, o che reca volando un serto di fiori?); comunque, è certo che non rappresentano Amore che spezza l'arco, come è stato interpretato finora.

Quindi il Colasanti esclude che i due bronzi siano opera di Donatello e li dimostra usciti dalla mano di Pier Giacomo Alari Bonacolsi detto l'Antico (1460-1528), il medaglista, orafo e scultore mantovano al servizio dei Gonzaga, illustrato da poco quale restauratore e copista di modelli antichi.

All'articolo precedente segue una lettera di *D. Comparetti,* il quale, osservato che l'Eros estense stringe nelle mani gli astragali del noto giuoco antico, l'interpreta come Amore che, vinto Ganimede al giuoco, discende dal cielo e se ne porta gli astragali d'oro guadagnati, mentre deride Ganimede rimasto presso Giove.

Restaurandosi di recente nella Cattedrale di Taormina una tavola attribuita dubitativamente a Girolamo Alibrandi (cfr. *Sicilia*, del T.C.I., pag. 288), vi si è scoperta la firma di Alfonso Franco detto Argentario, pittore, architetto e orafo di Messina, che si dice nato nel 1466 e morto nel 1523. La tavola,

centinata, rappresenta la *Madonna col Bambino in trono fra i Santi Battista e Giacomo Maggiore* ed ha, nella lunetta, la *Trinità*. — Da comunicazione di *Enrico Mauceri* nel *Bollettino d'Arte del Ministero della P. I.*, aprile 1923.

Enrico Brunelli nel *Bollettino d'Arte del Ministero della P. I.*, marzo 1923, dimostra che il polittico dell'*Incoronazione di Maria* segnato col N. 692 nel Museo di Palermo, attribuito finora quasi concordemente a Tomaso de Vigilia (cfr. anche *Sicilia* del T. C. I., pag. 162), è invece opera del pittore ligure Giacomo Durandi.

La chiesa del Santo Sepolcro di Barletta, preziosa costruzione del dugento in forme gotiche francesi fuse con elementi locali, va superba di un piccolo *Tesoro* che, secondo una tradizione non destituita probabilmente di fondamento, è quello che i canonici del S. Sepolcro di Tolemaide misero in salvo riparando in Italia quando nel 1291 i Saraceni invasero la loro città. Di esso *Mario Salmi* in *Dedalo*, luglio 1923, illustra i migliori oggetti, cioè un breviario membranaceo della fine del dugento con una cronaca delle imprese dei Crociati in Palestina nel 1097-1202; una croce patriarcale in lamina d'argento dorato, che custodisce nell'interno un frammento del legno della Croce ed è verosimilmente un prodotto dell'oreficeria francese della seconda metà del dugento; una colomba eucaristica in rame dorato, opera dell'arte di Limoges, fine XII sec. e, delle stesse officine, un tabernacolo portatile, che è forse del XIII sec. Al tesoro appartengono anche altri oggetti, ma di diversa e successiva provenienza, tale un bell'ostensorio di rame dorato, di arte italiana del Quattrocento.

Ing. Prof. Filippo Taiani - *Trattato Moderno di Materiale Mobile ed Esercizio delle Ferrovie* - vol II. - Esercizio Tecnico; Impianto delle Stazioni - con 8 tavole e 393 figure nel testo.

Nel fascicolo dell'agosto 1921 davamo notizia della pubblicazione del I vol. di questo trattato, richiamando l'attenzione dei lettori su quest'opera di grande mole la quale, sebbene destinata alle scuole superiori ed agli ingegneri, dovrebbe essere conosciuta in più vasta cerchia di lettori, da quante persone côlte sentono la necessità ed il desiderio di

penetrare nel mondo chiuso ed alquanto misterioso dell'esercizio ferroviario. A due anni di distanza l'operosissimo Autore ci dà nel II vol. il compimento di questa sua laboriosa impresa. E non sapremmo troppo insistere perchè chi ha letto il I vol. abbia a leggere il secondo.

Qui sono forse in minor numero le pagine di agevole comprensione e che tocchino questioni d'interesse generale, ma per contro si penetra più addentro nel meccanismo estremamente complesso dell'esercizio ferroviario. Quanta somma d'esperienza, quanto sforzo d'eletti ingegni occorsero per la soluzione degli innumerevoli problemi imposti dallo sviluppo progressivo dei trasporti ferroviari onde rendere compatibile la rapidità con la sicurezza, le esigenze dei viaggiatori con quelle delle merci, l'economia dell'esercizio e l'impiego del personale! Alcuni capitoli dànno al lettore un vero senso d'ammirazione, come quelli sugli apparati centrali di manovra e sui sistemi di blocco, tanto sottili sono le questioni prospettate e complesse le soluzioni meccaniche relative. Non rari, in questa rassegna, i nomi d'inventori italiani.

Opera dunque, nel complesso, veramente magistrale, quale non poteva compiersi che da uno studioso il quale avesse anche *vissuto* quanto descrive.

I. V.

MARINELLI OLINTO - *La Cirenaica - Geografia - Economia - Politica.* - Scritti vari raccolti a cura di O. Marinelli, con una Carta; pag. 300. A. Vallardi, editore, Milano: L. 40.

Ecco il secondo frutto della Escursione Nazionale del T. in Cirenaica, felicemente svoltasi nella primavera del 1920. L'anno scorso demmo notizia dell'avvenuta costituzione della *Unione Italo-Araba,* società per lo sviluppo dei rapporti economici fra Italia e Cirenaica; ora è la volta di una pubblicazione, dovuta alla collaborazione di chiari cultori di scienze geografiche, naturali, economiche, abilmente sollecitati e guidati dal Marinelli, e nella quale sono accuratamente raccolti i risultati delle esperienze e delle osservazioni che quel manipolo di escursionisti-studiosi ebbe agio di compiere durante l'Escursione del Touring. Ne è uscito — grazie anche al vivissimo interessamento del comm. Pietro Vallardi, che avendo partecipato all'escursione sentì per primo l'opportunità di non lasciar disperdere i frutti della competenza di tanti autorevoli compagni di viaggio — un volume che si può davvero ritenere il fondamento della conoscenza scientifica di quella nostra importante colonia.

Un semplice elenco degli scritti contenuti nel volume dà un'idea dell'importanza di esso: *G. Stefanini,* Struttura geologica del-

la Cirenaica; *O. Marinelli,* Cenni sull'idrografia; *E. Mosna,* Il clima; *C. Calciati,* I paesaggi botanici; *A. Ghigi,* Caratteri faunistici; *F. Béguinot,* Note sulla popolazione; *L. Ricci,* Centri abitati e tribù nomadi; *A. Mangini,* L'agricoltura indigena; *A. Bellucci,* Le attuali condizioni agricole; *G. L. Mainardi,* La pastorizia; *M. Colucci,* La proprietà fondiaria; *F. Serra,* Il problema della colonizzazione; L'ordinamento politico amministrativo; *P. Vallardi,* Il problema scolastico.

Seguono alcune interessanti appendici e documenti e va allegata al volume — per liberale e provvida iniziativa dell'Istituto Geografico Militare — una Carta della Cirenaica alla scala 1 a 1.000.000 dall'Istituto stesso appositamente allestita.

L'Escursione del Touring fu indetta «a scopo di studio e di preparazione». Il presente volume fa fede che tale scopo fu raggiunto. Nessun miglior contributo alla «messa in valore» di quella di Colonia di questa pubblicazione che può considerarsi fondamentale e che è certo punto di partenza ad ogni ulteriore, più vasta o profonda ricerca.

MINISTERO DELLA GUERRA - STATO MAGGIORE DEL R. ESERCITO - UFFICIO STORICO: *Campagna di Libia.* - Vol. I. Parte generale: operazioni in Tripolitania dall'inizio della campagna alla occupazione di Punta Tagiura (ottobre-dicembre 1911). Pagg. 380, con 22 figure, 8 carte fuori testo. - Roma, Stab. Poligr. per l'Amministrazione della Guerra; 1922 - L. 30.—

È il primo volume della fondamentale opera storica, accuratissima, sulla campagna di Libia.

ADAMI V. - *Gli studi topografici in Lombardia negli ultimi anni del sec. XVIII e nei primi del sec. XIX* - Estratto da *L'Universo;* marzo-aprile 1923.

Il nostro collaboratore colonnello Adami, acuto investigatore di archivi, dà notizia di un dissidio sorto, sul principio del secolo scorso, fra gli astronomi di Brera (a capo dei quali era Barnaba Oriani) ed il Corpo Topografico Militare francese a proposito della redazione della Carta geografica della Repubblica Cisalpina (e poi Regno Italico). È una pagina ignorata e nobilissima di fiera indipendenza di quegli scienziati nostri e rivela quanto fossero per merito loro progrediti fin da quei tempi gli studi ed i lavori topografici, che si concretarono in operazioni geodetiche di grande rilievo e nella redazione di nove fogli alla scala 1:86.400 della Carta del territorio lombardo.

I NOMI UFFICIALI DELLA VENEZIA GIULIA E DELLA PROVINCIA DI ZARA. - Provincie, circon-

dari, mandamenti, comuni e frazioni, stazioni ferroviarie, uffici postelegrafonici, linee di automobili e tramvie in servizio postale; con aggiunto un indice generale comparativo dei nomi di luogo finora in uso e alfabetico dei nomi ufficiali. - Trieste, Casa Editrice Visoppi, Wilhelm & C., via Rossini, 12 (Milano, via Settembrini, 7).

Interessante e pratica pubblicazione edita sotto gli auspici della Soc. Alpina delle Giulie. In essa sono raccolti tutti i nomi usati nelle principali pubblicazioni comparse in questi ultimi anni (fra le quali quelle del T. C. I.) con il riferimento al nuovo nome sancito dal decreto 29 marzo 1923.

MONTORSI C. - *Sul nome Lomellina - Ricerche* - Pavia, Tip. Artigianelli, 1923 - L. 3.

BIVONA S. - *Burgisnilleyo e il Castello di Menfi* - Palermo, Tip. F.lli Vena & C., 1923.

DE CAPITANI DA VIMERCATE ing. S. - *Il bosco come regolatore delle acque* - Pavia, Tipografia Success. Fusi, 1922.

— *Distanza prudenziale di costruzioni agrarie da pendici franose* e *Le condizioni meteorologiche, di suolo e di coltura in rapporto all'irrigazione.* - Modena, Società Tipografica Modenese, 1923.

Interessanti studi del nostro collaboratore ing. De Capitani intorno ai problemi idraulici-agrari del rimboschimento, nei quali egli si è acquistato così notevole competenza.

L'ITALIA AGRICOLA - *Numero speciale dedicato a « L'Apicoltura ».* - Piacenza; abbonamento annuo L. 25; Num. speciale L. 5.

La rivista piacentina così interessante e varia, e tanto benemerita della propaganda agraria nel Paese, ha pubblicato in aprile un numero speciale di 64 pagine dedicato all'apicoltura, che è una vera e propria monografia sull'argomento. Vi hanno collaborato scienziati e uomini d'azione fra i più noti in Italia, che hanno illustrato, sotto i vari punti di vista, il problema dei miglioramenti dei pascoli, della loro conservazione, della monticazione, ecc. Il volume dovrebbe trovare larga diffusione presso i Comuni ed i privati possessori di terreni alpestri, pei quali riuscirebbe indubbiamente utile e interessante.

ATTI DELL'VIII CONGRESSO GEOGRAFICO ITALIANO - (Firenze, 29 marzo - 6 aprile 1921) - Vol. 1° e 2°; presso F.lli Alinari, editori, Firenze, 1922-23.

Il primo volume degli Atti del Congresso contiene, oltre l'interessante processo verbale dell'importante convegno, il testo delle conferenze, fra le quali, interessante quella del Padre De Agostini sulla Terra del Fuoco e magistrale la relazione del generale Ferrero sull'opera compiuta dai soldati italiani in Albania. Il secondo volume contiene una prima parte delle moltissime relazioni presentate al Congresso dalle più note personalità italiane del mondo della scienza e del lavoro; una vera miniera di notizie preziosissime, di studi monografici intorno a particolarità naturali, questioni storiche, economiche, etnografiche della più grande importanza per il progresso civile della Nazione. Se lo spazio ci consentisse di riprodurre l'indice sommario dei due volumi saremmo certi di avere il consenso dei lettori nel giudizio di grande interesse della manifestazione fiorentina.

PITTA N. - *Apricena* - appunti di storia paesana - Editore G. Guzzetti - Vasto.

Una illustrazione più minuta, completa, esauriente della storia, dell'arte, delle caratteristiche fisiche, della vita della cittadina di Capitanata e dei suoi immediati dintorni, non si può imaginare. Se così si facesse in ciascuna città o paese si costituirebbe la più sicura biblioteca della civiltà italiana. Fatica dunque nobilissima e che dovrebbe trovar numerosi imitatori: il fissare sulla carta e divulgare memorie del passato o bellezze del presente destinate sovente a scomparire è certo assai più proficuo che non deturpare qualche casa o qualche piazza con monumenti che costano un occhio e li scontentano ambedue.

ALBERGHI AFFILIATI AL T. C. I.

QUATTORDICESIMO ELENCO (*a tutto il 31 luglio 1923*).

ALBANO LAZIALE (Roma): *Albergo Alhambra*, Corso Vitt. Emanuele, 220. Cat. C. Camere 15, letti 25; sconto 5 %.

BASSANO (Vicenza): *Albergo il Mondo*, Via Jacopo Vittorelli, Telef. 25. Cat. B. Camere 35, letti 50; sconto 10 %.

BELGIOIOSO (Pavia): *Albergo Carenzio*, Via F. Cavallotti, 3. Cat. C. Camere 6; letti 8; sconto 10 %.

BRA (Cuneo): *Albergo Italia e Corona Grossa*, Via Vitt. Emanuele II, 59. Telef. 35. Cat. C. Camere 18, letti 22; sconto 10 %.

CAMOGLI (Genova): *Pensione Fenice*, Via XX Settembre, 3. Cat. C. Camere 6, letti 8; sconto 5 %.

CARPI (Modena): *Albergo Italia*, Corso Berengario, 10. Telef. 73. Cat. C. Camere 10, letti 13; sconto 10 %.

CASSANO D'ADDA (Milano): Albergo Grande, Via Zappatoni, 1. Cat. C. Camere 12, letti 24; sconto 5 %.

CHIOGGIA (Venezia): *Albergo Italia*, Piazza Vigo, 387. Telef. 10. Cat. B. Camere 40, letti 60; sconto 10 %.

CREMA (Cremona): *Albergo Papa*, Via XX Settembre, 53. Cat. C. Telef. 91. Camere 12, letti 18; sconto 8 %.

DUMENZA (Como): *Albergo Corsini e dell'Isola Bella.* Cat. C. Camere 10, letti 18; sconto 5 %.

FORTE DEI MARMI (Lucca): *Pensione Bertelli*, Viale Morin. Telef. 59. Cat. B. Camere 14, letti 25; sconto 10 %.

GOMAGOI (Val Venosta): *Albergo Posta.* Cat. B. Camere 32, letti 44; sconto 5 %.

ISCHIA (Napoli): *Pensione Pineta*, Via Vittoria Colonna. Cat. C. Camere 8, letti 14; sconto 10 %.

MADONNA DI CAMPIGLIO (Trento): *Albergo Excelsior.* Cat. B. Camere 25, letti 26; sconto 5 %.

MODENA: *Albergo della Cervetta*, Via della Cervetta, 4. Telef. 331. Cat. C. Camere 18, letti 30; sconto 10 %.

MONTESCUDO (Forlì): *Albergo Belvedere*, Rocca Malatestiana, 11. Cat. C. Camere 10, letti 17; sconto 10 %.

NERVI (Genova): *Albergo Mediterranee*, Via Marina, 1. Cat. C. Camere 15, letti 22; sconto 10 %.

RAPOLANO (Siena): *Albergo la Pace*, Via dei Goti, 4. Cat. C. Camere 8, letti 12; sconto 5 %.

ROSSIGLIONE (Genova): *Albergo Nazionale*, Via E. Pizzorni, 16. Cat. C. Camere 6, letti 8; sconto 10 %.

S. AGATA DUE GOLFI (Napoli): *Pensione Jaccarino*, Via Termine. Cat. B. Camere 60, letti 100; sconto 10 %.
SELVA IN GARDENA (Trento): *Albergo Grisi*. Telef. 6. Cat. B. Camere 35, letti 66; sconto 5 %. — *Albergo Ospizio di Passo Ferrera*. Telef. 3 (Selva). Cat. C. Camere 9, letti 26; sconto 5 %.
S. REMO (Porto Maurizio): *Albergo Morandi - English Pension* - Corso V. Hugo, 17. Telef. 116. Cat. B. Camere 32, letti 45; sconto 5 %.
STRADELLA (Pavia): *Albergo Milanese*, Via Vitt. Emanuele, 44. Telef. Pubblico. Cat. C. Camere 8, letti 16; sconto 10 %.
TRAFOI (Trento): *Albergo Post*. Cat. A. Camere 70, letti 120. 120; sconto
VENEZIA: *Grand Hôtel de Londres*, Riva Schiavoni. Telef. 32. Cat. B. Camere 40, letti 70; sconto 5 %.
VEROLI (Roma): *Albergo Nuova Italia*, Via G. Sulpicio. Cat C. Camere 5, letti 9; sconto 10 %.
VILLA AGNEDO (Trento): *Albergo al Maniscalco*, Crocevia della Stazione. Cat. C. Camere 8, letti 10; sconto 5 %.
VIÙ (Torino): *Albergo Moderno*, Piazza Rastelli, 5. Cat. B. Camere 30, letti 55; sconto 5 %.

CASTASEGNA (Svizzera): *Albergo Croce Bianca*. Telef. 2. Cat. C. Camere 5, letti 8; sconto 20 %.
LUGANO (Svizzera): *Albergo Splendide*, Riva A. Caccia, 7 Telef. 109. Cat. A. Camere 100, letti 130; sconto 5 %.
NIZZA (Francia): *Albergo des Nations*, Avenue Durante, 25. Telef. 30-58. Cat. B. Camere 60, letti 90; sconto 5 %

VARIAZIONI

BAGNI DI MONTECATINI (Lucca): *Albergo Lido Palace*, Viale Regina Elena, 27, ha cessato l'affiliamento.
CARONNO MILANESE (Milano): *Albergo del Gallo*, Via Vitt. Emanuele, 9, concede lo sconto del 15 % anzichè del 10 %.

RIBASSI E FACILITAZIONI AI SOCI DEL T.C.I.

Periodici e Riviste

MILANO. — *Lidel*, Rivista Mensile (via Manzoni, 31): 10 % (sugli abbonamenti ordinari annuali; semestrali e trimestrali); 15 % (sugli abbonamenti per gli Alberghi). — *Auto Italiana* e *La Maglieria*, Rivista Mensile (via L. Settala, 4): 25 % (sugli abbonamenti).

Ditte Commerciali

ACQUALAGNA (Pesaro).

Ristorante. — Cacchi Angelo (Piazza del Municipio, 28): % (sulle consumazioni).

BARI.

Cancellerie, Stilografiche, Targhe. — Dalla Volta Ettore (via Piccinni, 24-35): 10 % (sugli acquisti escluse le macchine per scrivere « Olivetti »).

Ombrelli, Pelletterie e Valigeria. — Ambruoso Pietro (corso Vitt. Em., 50): 10 % (sugli acquisti).

BELLANO (Como).

Ristorante. — Carnara Francesco: 10 % (sulle consumaz.).

BOLOGNA.

Generi alimentari. — F.lli Loreti (via Mercato Ugo Bassi, o Belvedere, 13 B.): 5 % (sugli acquisti di salami).

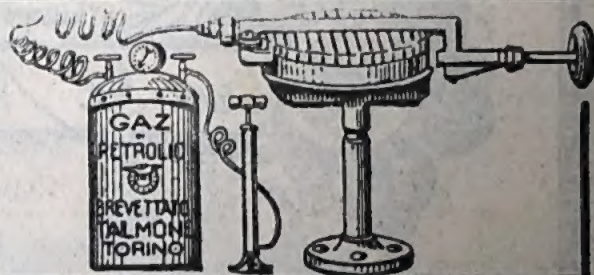
CASERTA.

Ristorante. — Massa Michele (via J. Margherita, 59): 10 % (sulle consumazioni).

CIRÒ (Catanzaro).

Farmacia. — Adorisio dott. Salvatore: dal 5 % al 10 % (sui medicinali escluse specialità).

COLICO (Como).

TRASPORTI. — Piacentini Francesco: 50 % (sui trasporti

di bagagli dalla Staz. Ferr. di Colico al pontile della Soc. Lariana).

COLLEPARDO (Roma).

Liquori e Vermouth. — Sarandrea Marco (via della Certosa, 28): 15 % (sulle consumazioni).

COTRONE (Catanzaro).

Armi e Munizioni. - Fantasia D. & F.lli: 15 % (s./ acquisti).
Barbiere e Parrucchiere. — Brugnone Saverio (corso Vittorio Emanuele): 10 % (sulle barbe e capelli).
Bar Ristorante. — F.lli Carni (piazza Lucente): 15 % (sulle consumazioni).
Calzature. — Volante Francesco (via Vittoria): 15 % (sulle calzature e articoli da viaggio).
Farmacia. — Bianchi Gaspare (piazza Duomo): 15 % (sui medicinali).
Gioielleria, Oreficeria, Orologeria. — Silipo Vitaliano (piazza Vittoria): 20 % (sugli acquisti).

MARINA DI CARRARA (Massa Carrara).

Farmacia. — F.lli Porta: 10 % (sugli acquisti).

MAZZARRÀ S. ANDREA (Messina).

Frutta, Piante. — Morabito Letterio & F.llo: 5 % (sugli acquisti).

MILANO.

Materiale turistico. — Troubetzkoy Ing. Luigi & C. (via F. Ferruccio, 12): 5 % (sugli acquisti di fanalerie elettriche, ad acetilene, trombe ed accessori): 3 % (sulle riparazioni di magneti, dinamo ed impianti di illuminazione ed avviamenti elettrici e sulle riparazioni di automobili e autocarri).
Stampe artistiche. — «Tecnografia» Baj Pietro (corso Buenos Ayres, 53): 10 per cento al 20 per cento (sulle stampe artistiche di propria edizione e di case estere).

NAPOLI.

Articoli di Cancelleria. — Carbonini Giuseppe (Largo Monteoliveto, 86-87): 10 % (sugli acquisti).
Articoli Casalinghi. — Cacace Giovanni (via Medina, 70-71): 20 % (sugli acquisti).

ACCORDI SPECIALI.

La *Ferrovia e Funicolare Vesuviana* concede ai Soci del T. C. I. la riduzione speciale sul prezzo del biglietto per l'escursione al cratere da L. 84,60 a L. 59,75; lo sconto del 10 % sui conti del proprio Albergo Eremo ai Soci del T. che fermandosi da 1 a 2 giorni non potrebbero godere del prezzo di pensione.
«*La Patriottica*», Bari (via Roberto da Bari, 84) concede lo sconto del 10 % ai Soci che fanno acquisti per l'importo di L. 300 e l'iscrizione gratuita al T. C. I.
L'Azienda Municipale delle *Fonti Levico-Vetriolo* cessa di concedere lo sconto del 10 % sulle tariffe ed accorda invece di fare i bagni in camerino di 1ª e di 2ª classe pagando il prezzo fissato per la classe inferiore.
L'*Impresa Calena*, Sparanise (Caserta) offre ai Soci del T. C. I. alla Sorgente Calena — situata a destra della provinciale Roma-Napoli nel tratto che dalla stazione di Maiorise va alla Taverna Sparanise — la degustazione dell'acqua acidula-alcalina.
La *Soc. An. Strade Ferrate Secondarie Meridionali* accorda le seguenti riduzioni: 10 % per comitive da 30 a 50 Soci del T.C.I.; 15 % da 51 a 100; 20 % oltre 100 Soci.
La *Soc. An. Ferrovia Napoli-Nola-Bajano e diramazioni* accorda le seguenti riduzioni: 15 % per comitive da 30 a 40 Soci del T.C.I.; 25 % da 41 a 50; 30 % al di là dei 50 Soci.

Statistica dei Soci al 31 luglio 1923.

Soci annuali inscritti al 31 dicembre 1922	N. 179.066	
Da dedurre in via presuntiva il numero dei Soci morti, irreperibili, morosi, dimissionari al 31 dicembre 1923	» 26.000	
	N. 153.066	
Nuovi Soci pel 1923 inscritti al 31 luglio 1923	» 53.877	
Totale Soci annuali		N. 206.9[illegible]
Soci Vitalizi inscritti al 31 dicembre 1922	N. 33.533	
Idem al 31 luglio 1923	» 3.324	
		» 36.8[illegible]
Totale Soci al 31 luglio 1923		N. 243.8[illegible]

Direzione e Amministrazione:
TOURING CLUB ITALIANO - Milano [5], Corso Italia, 10

Direttore responsabile:
DOTT. GIOVANNI BOGNETTI

Arti Grafiche Gustavo Modiano & C. - Milano, Riparto Gamboloita, 52.

Arti Grafiche Modiano & C. - Milano

PREZZO L. 1.80